



RASSEGNA STAMPA

DAL PNRR AL FUTURO

Le transizioni green e digital.
Le sfide della Logistica Italiana

«La logistica è prioritaria, serve svolta Industria 4.0»

Assemblea Confetra

Allarme di Nicolini sui nodi che ostacolano l'efficienza dei sistemi di trasporto

Servono campioni nazionali per presidiare gli interessi del Paese sui mercati globali

Marco Morino

«Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica». Guido Nicolini, presidente di Confetra (la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che quest'anno festeggia i 75 anni), approfitta dell'assemblea annuale dell'associazione, svoltasi ieri a Roma, per lanciare un appello alle forze politiche: oggi più che mai serve una politica industriale per la logistica, una logistica 4.0 che - sul modello di Industria 4.0 - si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Dice Nicolini: «Non chiediamo sussidi. Non ci interessa sopravvivere. Chiediamo incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo e sostenibile delle nostre imprese». In un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenta un aspetto fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio interna-

zionale e sui mercati globali.

Mancano degli autentici campioni logistici nazionali, che sappiamo reggere il confronto su scala globale e presidiare al meglio gli interessi economici del Paese. Si pensi alla Germania che schiera Dbschenker nel cargo ferroviario, il corriere espresso Dhl nelle spedizioni su strada e per via aerea, Euroka nel terminal portuali, Hapag Lloyd come grande shipping line globale, Lufthansa Cargo leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale di quel Paese non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell'economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio e asset strategico nazionale. Si pensi alla Francia con la compagnia di navigazione Cma-Cgm, al gruppo danese Dsv (terzo spedizioniere al mondo), ai cinesi di Cosco. Non a caso l'Italia è solo 19esima nel Logistic performance index della Banca Mondiale (prima di noi, Germania, Francia, Belgio, Regno Unito, Austria).

Spiega in sostanza Nicolini: senza la costruzione di un ambiente favorevole alla logistica, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Oc-

corre semplificare il quadro regolatorio che sovraintende le attività di trasporto merci, potenziare i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari), promuovere l'intermodalità, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, un milione di addetti e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del Pil del Paese. Spesso si tende a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. In realtà non è così.

C'è da risolvere un problema dimensionale gigantesco. Circa l'85% delle imprese ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la transizione digitale rischia di essere un miraggio. Così come serve una vera transizione burocratica, prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Afferma Nicolini: «Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno sportello unico dei controlli, non solo doganali». Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, presente ai lavori, garantisce l'impegno del governo: «Entro la prossima primavera puntiamo a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi che frenano il settore, per accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento».



I 75 ANNI DI CONFETRA
Il presidente di Confetra, Guido Nicolini: l'associazione è nata nel 1946

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confetra, logistica asset nazionale

«In un'economia interconnessa le performance del settore logistico rappresentano un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese». Così il presidente di Confetra Guido Nicolini all'Agorà 2021 per i 75 anni della Confederazione.

News

La relazione del presidente Confetra Guido Nicolini all'Agorà organizzata per i 75 anni della confederazione

Quella di oggi è un'edizione speciale di Agorà anche perché quest'anno Confetra compie 75 anni: un pezzo di storia dell'associazionismo economico italiano, un pezzo di storia della rappresentanza, un pezzo di storia del paese. Grazie a tutti Voi, a tutti coloro c'erano prima di noi, a quanti hanno contribuito alla nostra Storia. Se oggi siamo qui, se l'intero Paese si è rimesso in moto, se abbiamo riconquistato una vita quasi normale dopo circa un anno e mezzo di chiusure forzate e privazioni, lo dobbiamo alla campagna vaccinale. Siamo stati tra i primi a chiedere un percorso prioritario di inoculazione per gli operatori della filiera logistica, poi a chiedere l'obbligo vaccinale per il nostro Settore, equiparabile per funzione ad un servizio di pubblica utilità. Abbiamo anche risposto alla "chiamata" del Commissario Figliuolo, nel luglio scorso, per mettere a disposizione dei centri vaccinali aziendali, i nostri impianti ed il personale medico aziendale delle nostre imprese. Oggi il Paese è quasi all'85% di copertura vaccinale, non siamo lontani dalla cosiddetta "immunità di gregge", se consideriamo che il 10% della popolazione è non vaccinabile perché under 12, ed un altro 4% è non vaccinabile perché immunodepressa o per altri problemi sanitari individuali. E' un risultato straordinario, del Governo e del Paese, che orgogliosamente l'Italia può ascrivere: l'unico Stato UE ad aver conseguito una simile soglia di copertura.

Vaccini e Green Pass

Certo, nel nostro Settore abbiamo avuto non poche complessità per l'introduzione del Green Pass obbligatorio. Molti dei nostri lavora-



tori sono extracomunitari e, ad esempio, le popolazioni islamiche hanno tenuto un atteggiamento molto prudente a seguito di orientamenti dei Consigli degli Ulema rispetto a derivati "non halal" potenzialmente presenti nei sieri autorizzati in Europa.

Tanti altri nostri dipendenti sono originari dell'Est Europa che ha adottato prevalentemente vaccini non riconosciuti dall'EMA, a partire da Sinovax e Sputnik.

Non è mia intenzione indagare il perché, scomodare la geopolitica o la storia delle dottrine religiose: dico solo che abbiamo segnalato per tempo il problema al Governo.

In un comparto specifico della lunga filiera logistica che - tra autotrasportatori, corrieri ed operatori di magazzino - conta circa il 15% (ma con realtà aziendali che arrivano addirittura al 40%) di popolazione immigrata, abbiamo corso il rischio di falcidiare la forza lavoro interna, oltre che di bloccare rifornimenti ed approvvigionamenti di materie prime via gomma dall'estero.

Fortunatamente quest'ultimo problema è stato in extremis evitato, grazie alla Circolare congiunta dei Ministeri della Salute e della

Mobilità Sostenibile dello scorso 13 ottobre. Ma, francamente, tutto poteva essere affrontato prima e meglio, senza far poi gravare sulle nostre imprese costi aggiuntivi – i tamponi gratuiti offerti ai dipendenti non muniti di Green Pass – ed organizzativi che hanno arrecato ulteriore stress ad un tessuto produttivo già provato da quasi due anni di lavoro in condizioni proibitive. Perché se è vero che il Covid non era né prevedibile né forse affrontabile meglio di quanto abbiamo fatto, è anche vero che le pesanti ricadute – dal punto di vista organizzativo e delle perdite economiche – per le imprese logistiche, sono andate a sommarsi ad un contesto che – per il nostro Settore – è già business unfriendly.

A questo riguardo permettetemi di ricordare il grande senso di responsabilità mostrato dalle nostre imprese che, nonostante il periodo buio, hanno stretto i denti continuando a lavorare e accettando di rinnovare il CCNL di settore anche per dare un segnale di ripartenza ai propri collaboratori.

Non si è mai messa la priorità alla logistica

Spiace dirlo, ma è così. Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. Il Logistic Performance Index della Banca Mondiale e la 19ma posizione dell'Italia in quella graduatoria – prima la Germania, nelle prime dieci posizioni ci sono poi Olanda, Francia, Belgio, UK, Austria, solo per citare alcuni dei nostri competitors - è ancora oggi solo una analisi per addetti ai lavori. Altrove non è così. Negli altri Stati europei nostri principali competitors, le reali liberalizzazioni del mercato iniziate nei primi anni Novanta hanno favorito l'evolversi di grandi

Campioni Nazionali leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di tutto ciò è avvenuto.

Oggi la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l'intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. Da noi la media è del 73%, e finché sarà prevalentemente il compratore estero "a venirsi a prendere la merce" la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Viceversa, la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale. Inoltre in uno scenario in cui l'impatto ambientale diverrà sempre più un fattore imprescindibile di competitività, le imprese produttrici e commerciali dovranno anche garantirsi una logistica sostenibile.

Le prospettive per il trasporto combinato

Abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con un quarto dei volumi tedeschi, come ben descritto in un recente discussion paper prodotto da ISFORT e dedicato alle prospettive del trasporto combinato: ciò significa un'offerta di vezione stradale debole e frammentata. E se dall'autotrasporto spostiamo lo sguardo all'intero settore logistico e del trasporto merci, i dati macro non cambiano di molto. Su 110 mila imprese operanti in Italia, circa l'85%



green. Anche perché, come ben dimostrato da uno Studio recentemente messoci a disposizione da Biagio Bruni, che ringrazio, stiamo assistendo ad una impennata generale dei costi, non solo dei noli, che metterà sempre più a dura prova la capacità competitiva delle nostre imprese nel rapporto con la clientela e la committenza. Così come serve una vera “transizione burocratica” prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia.

ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa.

Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la “transizione digitale” rischia di essere un miraggio. Investono le imprese che hanno liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Il rischio è che innovi in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa produttiva 3D, connettività 5G e gestione di Smart e Big Data, l’impresa che è già ben posizionata sui mercati, che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all’estero, che ha un numero di addetti e fatturati adeguati alle sfide complesse dei tempi in un unico grande mercato che è il mondo intero; le PMI che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l’offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate.

In quest’ottica serve una “politica industriale” per la Logistica, una Logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – si ponga l’obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Non con meri sussidi, non ci interessa sopravvivere ed io penso che neanche sia possibile.

Bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo,

La transizione burocratica necessaria per chi lavora Just in time

Siamo l’unico Paese UE con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l’assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali; siamo l’unico Paese UE che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di verifiche radiometriche; siamo uno dei pochi Paesi UE che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l’adozione della lettera di vettura elettronica; siamo l’unico Paese UE ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza.

Siamo un Paese che regola i rapporti commerciali civilistici delle spedizioni internazionali ancora sulla base delle regole del Codice Civile non aggiornate ai giorni nostri; siamo l’unico Paese UE che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente.

Siamo l’unico Paese Europeo ad avere un’A-

genzia di Regolazione, l'ART, che pretende di essere finanziata dall'intero settore logistico nonostante sia liberalizzato ed in larghissima misura asset free e nonostante la regolazione riguardi solo i gestori delle infrastrutture. In tema di regolazione dei trasporti vale la pena sottolineare come, mentre negli altri Stati europei vengono regolate solo le reti gestite in regime di monopolio, in Italia alle competenze del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili sono state sovrapposte quelle di altre Autorità che stanno via via proliferando: dalla citata Autorità di Regolazione dei Trasporti all'Autorità Garante delle Comunicazioni relativamente ai trasporti postali; dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici all'Autorità Garante del Mercato. Infine, gli altri Stati comunitari non sono cattivi pagatori come quello italiano, non solo nei confronti dei creditori commerciali, ma anche nei confronti degli

operatori che vanno a credito con le imposte e devono attendere oltre un anno per i rimborsi. La logistica è il trionfo del just in time, e qui pare si voglia giocare per perdere la partita della competitività internazionale invece che per vincerla. Senza comprendere che più la logistica va in affanno, affronta extra costi, perde competitività più le merci vanno altrove, le imprese produttrici perdono a loro volta competitività, ne risente l'export e l'import, si squilibra la bilancia commerciale, aumentano i costi per il consumatore finale.

Bene le infrastrutture come precondizione

Hai voglia a costruire nuove dighe foranee o ultimare i corridoi Ten-T: senza fluidità e tempi certi, le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova, oppure per il cargo aereo Francoforte a Malpensa. E questo lo dico non perché le infrastrutture non siano importanti, anzi.

Sono una delle precondizioni per giocare un ruolo ed una funzione logistica nei mercati globali. Lo abbiamo ripetuto mille volte: ci andavano bene le scelte compiute con Delrio e Connettere l'Italia, anche quelle di Italia Velo-

ce della Ministra De Micheli ed abbiamo salutato con soddisfazione l'ulteriore accelerazione impressa dal Governo in carica in tema di opere strategiche: nomina dei Commissari per realizzarle, riforme del Codice Appalti.

Facciamo tutti il tifo per le nostre grandi stazioni appaltanti: RFI, ANAS, ENAC, le AdSP.

Ma sommessamente segnaliamo che se non iniziamo ad occuparci anche di imprese e regolazione favorevole, noi – nella migliore delle ipotesi – diverremo un mero nastro trasportatore utilizzato per trasportare merci altrui, su vettori altrui, presso mercati di destinazione finale altrui. Tutto ciò non genererebbe ricchezza per il Paese e non ci consentirebbe neanche di ammortizzare le ingenti risorse investite per realizzarlo questo quadro infrastrutturale.



Transizioni Green e Digital nelle mani delle aziende

Bisogna seriamente iniziare ad occuparsi anche del software logistico: imprese e regole. Anche perché la ricchezza, il lavoro, i redditi sono prodotti dalle imprese non dalle gittate di cemento. Ed anche perché le transizioni Green e Digital dovranno viverle e realizzarle le imprese, non i moli o i piazzali o i magazzini. In questi ultimi giorni due/tre vicende, solo apparentemente minori, dimostrano quanto senza una reale politica integrata per il trasporto e la logistica non sarà possibile cogliere le sfide che sono innanzi a noi. Mi riferisco alla Determina ANSFISA che penalizza il trasporto merci su ferro in Italia, imponendo limiti estranei a qualunque altro Paese europeo.

Mi riferisco alla modifica estemporanea del Codice della Strada che di fatto punisce il trasporto eccezionale assestando un duro colpo anche alle industrie nazionali delle costruzioni e dell'acciaio provocando, secondo le nostre proiezioni, una triplicazione dei viaggi su gomma a parità di volumi trasportati.

Questo solo per segnalare quanto, seppur animati dalle migliori intenzioni, l'infernale macchina istituzionale ed amministrativa che sovraintende il processo decisionale del Paese finisca poi per assumere decisioni che vanno nella direzione diametralmente opposta.

D'altro canto non possiamo non sottolineare anche elementi positivi che finalmente pare diano il la ad una stagione di semplificazioni e modernizzazione del sistema. Penso al regolamento attuativo dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che dopo 5 anni è finalmente approvato in Consiglio dei Ministri, una storica richiesta di Confetra che, almeno in potenziale, allinea il nostro sistema di controlli sulla merce ai modelli più performanti in chiave europea.

Grande lavoro fatto per il PNRR

Il PNRR va nella giusta direzione? Sì. Lo diciamo con orgoglio e fiducia: Sì.

Ci abbiamo tanto lavorato con il Ministero, con la Struttura Tecnica di Missione, con gli uffici preposti. Consentitemi di ringraziare – tra gli altri - per la loro presenza e per la sempre grande disponibilità all'ascolto Giuseppe Catalano, Mauro Bonaretti, Maria Teresa Di Matteo, Enrico Pujia, Enrico Finocchi, Vincenzo Cinelli, Francesco Benevolo, Costantino Fiorillo.

E' dal luglio del 2020 che lavoriamo gomito a gomito con il Governo, con il MIMS nostro Ministero di riferimento, ma anche con il Ministero della Salute, con lo Sviluppo Economico, con La Farnesina, con Dogane. Ed ai vari Tavoli più operativi con RFI, Assoporti, ENAC.

Gran parte dei temi che ho voluto affrontare questa mattina sono previsti dal cosiddetto Contest Riforme della Missione 3, quella che riguarda il nostro mondo.

E lo stesso fatto che circa il 25% delle risorse tra PNRR e Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese.

Un comparto trasversale ed indispensabile all'industria manifatturiera come al turismo, all'agricoltura come all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese. Non a caso ben quattro delle sei Missioni del PNRR prevedono riforme o risorse per i nostri ambiti operativi di attività e lavoro.

Quest'anno Confetra compie 75 anni: la più antica e grande Organizzazione italiana del Settore Trasporto merci e Logistica. Noi c'eravamo quando l'Italia repubblicana è ripartita dopo la Seconda guerra mondiale, e ci siamo

oggi con tutto il nostro talento e le nostre forze per sostenere questo immane sforzo di ricostruzione dei fondamentali economici, sociali e produttivi del Paese.

In questi 75 anni si sono succeduti Presidenti e Gruppi Dirigenti che, a nome di tutti, ringrazio per aver portato avanti questa storia di associazionismo sano, istituzionale, autorevole, al servizio del Paese oltre che delle categorie e del Settore che rappresentiamo.

Shift modale per integrare gomma e ferro

Le nostre imprese sono pronte. Pronte a sostenere lo shift modale per integrare al meglio gomma e ferro accrescendo la quota modale di quest'ultimo. Pronte a far propri gli obiettivi del Green New Deal e degli accordi di Parigi. Pronte a raccogliere la grande sfida della Via della Seta e della nuova Agenda delle relazioni Transatlantiche che l'Amministrazione Biden annuncia di voler porre in essere, superando l'odiosa stagione delle guerre commerciali e dei dazi.

Pronte a rendere concreto il salto di qualità che il Sistema portuale italiano intende compiere per scalare posizioni in Europa e nel Mediterraneo. Pronte ad affiancare Dogane, principale alleato naturale di qualunque seria strategia di internazionalizzazione del Paese,

o ad accompagnare finalmente una strategia nazionale e vincente, mai avuta, per il rilancio del cargo aereo. Pronte a impegnarsi in un patto per una prospettiva economica condivisa – come chiesto dal Presidente Draghi – per rendere questa crescita duratura e sostenibile. Affinché, come ha sottolineato il Governatore Visco, il rimbalzo del Pil del 6% - un dato che va letto alla luce della forte contrazione dello scorso anno – si consolidi e ci consenta di riuscire il più velocemente possibile a ridurre il peso del debito pubblico.

E da questo punto di vista ribadisco l'importanza della logistica, richiamando che a livello mondo sono sotto gli occhi di tutti le conseguenze che l'interruzione delle catene di approvvigionamento internazionali sta provocando sull'economia, in particolare sul rialzo dell'inflazione.

Per portare avanti questo programma ambizioso, dobbiamo sentirci tutti parte di una stessa squadra, l'Italia, che vuole tornare a dire la propria - dal punto di vista produttivo, commerciale, logistico – nel Mondo.

Confetra al governo: «Una politica industriale per una logistica 4.0 - Non basta costruire dighe foranee»

Da Agorà Confetra 2021, Nicolini: «Hai voglia a costruire dighe foranee e continuare Corridoi TEN- T! Ma senza fluidità e tempi certi le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova e per il cargo aereo, Francoforte a Malpensa».

Lucia Nappi

ROMA - «Serve una politica industriale per una logistica 4.0. su un modello di Industria 4.0. che si ponga l'obiettivo di fare evolvere il settore, non una politica di sussidi, non ci interessa sopravvivere. Una politica che sia fatta di incentivi ed investimenti finalizzati al salto dimensionale, formativo, tecnologico, green. Anche perché stiamo assistendo ad una impennata dei costi, non solo dei noli, che metterà sempre più a dura prova la capacità competitiva delle nostre imprese nel rapporto tra la clientela e la committenza».

E' questa la richiesta che Confetra, per voce del proprio presidente, Guido Nicolini, ha rivolto al ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini, dal palco di Agorà 2021. Richieste precise che hanno come obiettivo restituire competitività al Paese, a partire proprio da una politica a supporto della logistica nazionale.

[Leggi anche: Confetra, Giovannini: "Transizione green, digitale e verso il mondo femminile, must del futuro"](#)

Perché spiega Nicolini «la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale».

Export e gap logistico nazionale

Perchè l'Italia è divorata dal quel [gap logistico, ormai tristemente noto](#), e pari al 73% che è la «media delle vendite in export franco fabbrica» dove è «prevalentemente il compratore estero a venirsi a prendere la merce» - sottolinea il presidente di Confetra - «la nostra logistica continuerà a essere in posizione di sudditanza rispetto a competitor stranieri che continuano a governare i flussi internazionali». L'Italia si trova a competere in un contesto europeo dove il gap logistico è assai inferiore - dice Nicolini: «la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l'intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso».

Pandemia

La pandemia ha aggiunto, inoltre, ulteriore stress ad un tessuto lavorativo già provato - quello del comparto logistico: magazzini, autotrasporto, trasporto, corrieri operatori ecc- il presidente di Confetra ha ricordato: «**il senso di responsabilità delle imprese della logistica che nonostante il periodo buio hanno stretto i denti e hanno continuato a lavorare**». Riferendosi poi alla [Circolare emanata il 13 ottobre dal MIMS e dal ministero della Salute](#) sulla normativa del green pass riferita all'autotrasporto, ha sottolineato «**Tutto poteva essere affrontato prima e meglio, senza far gravare alla nostre imprese i costi aggiuntivi, come i tamponi, e rallentamenti organizzativi che hanno arrecato ulteriore stress ad un settore già provato da quasi due anni di lavoro in condizioni proibitive**».

Transizione digitale per le PMI imprese

Ma è sulla **transizione digitale che si giocherà il salto dell'economia nazionale**. In Italia l'85% delle imprese ha meno di 9 addetti e fatturati da micro impresa o piccola impresa e «con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo la **transizione digitale rischia di essere un miraggio**» - ribadisce con forza il presidente Nicolini «**il rischio è che innovi in blockchain IoT, intelligenza artificiale, stampa 3D, connettività 5G e gestione di smart cities e big data, l'impresa che è già ben posizionata sui mercati che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all'estero che ha numero di addetti e fatturati adeguati ed opera nell'unico grande mercato che è il mondo intero**». **In questa ottica serve una politica industriale per la logistica, una Logistica che sia 4.0. su un modello di industria 4.0.** Le piccole e medie industrie che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato, oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea, anche perché l'offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate.

In Italia serve una transizione burocratica prima ancora di quella digitale e ambientale, è la denuncia di Confetra per voce del suo presidente:

«L'Italia è l'unico Paese in Europa con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali» - denunciando con forza - «Siamo l'unico Paese dell'Unione Europea che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di **verifiche radiometriche**. Siamo l'unico Paese dell'Unione Europea che non ha diritto alle Convenzioni internazionali per l'adozione della lettera di vettura elettronica. Sianmo l'unico Paese dell'Unione Europea che ha un'**Agenzia di Regolazione dei Trasporti, ART**, che quindi deve essere finanziata dall'intero settore logistico nonostante sia liberalizzato in larghissima misura». «In Italia alle competenze del ministero delle Infrastrutture, MIMS, sono state sovrapposte quelle di altre autorità che stanno, via via proliferando, dalla citata ART, all'Autorità Garante della Comunicazione relativamente ai trasporti postali, all'Autorità di Vigilanza sui Contratti pubblici, all'autorità Garante del Mercato». Lo Stato italiano a differenza degli altri Stati europei è un cattivo pagatore anche «**a fronte degli operatori che vanno a credito delle imposte e devono attendere anche oltre un anno per i rimborsi**».

«La logistica è il trionfo del "Just in Time" e qui pare si voglia perdere la partita della competitività internazionale, anziché per vincerla» - Nicolini ricorda che «più la logistica va in affanno a fronte di extra costi e perdita di competitività, più le merci vanno altrove. Le imprese produttrici perdono a loro volta competitività e ne risente l'export e l'import, si squilibra la bilancia commerciale, aumentano i costi per il consumatore finale.

Conclude il presidente Nicolini: «Hai voglia a costruire dighe foranee e continuare Corridoi TEN- T! Ma senza fluidità e tempi certi le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova e per il cargo aereo, Francoforte a Malpensa»

Confetra compie 75 anni festeggiati a Roma con un cocktail

ROMA - Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ieri sera, ha festeggiato i 75 anni dalla sua nascita con una cocktail organizzato a Roma, nella cornice barocca di Palazzo Colonna Coffe House, nell'attesa stamani di dare il via ad Agorà Confetra - "Dal PNRR al futuro - Le Transizioni green e digital - Le sfide della Logistica Italiana - L'Assemblea pubblica annuale della Confederazione, "Piazza" simbolica alla quale sono presenti tutte le associazioni di categoria aderenti e nuovamente in presenza, come per le passate edizioni a Roma presso il tempio di Adriano.

Per il brindisi ed il taglio della torta il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha letto i messaggi inviati dalla viceministra al MIMS, Teresa Bellanova: "Siete stati, siete e sarete tra i più preziosi interlocutori delle istituzioni in tema di logistica, trasporti e infrastrutture" - ha scritto Bellanova - "Agorà saprà confermare ancora una volta il contenuto che è state offrendo in questa appassionante e complessa stagione economica del Paese".

Così il ministro del lavoro, Andrea Orlando, inviando i propri saluti alla Confederazione ha scritto: "In questi anni siete diventati sempre di più un importantissimo interlocutore sociale e rappresentate oggettivamente, un patrimonio per il Paese in termini di competenze, in un ambito strategico quale quello infrastrutturale. Vi e ci attendono importanti sfide in questa fase di grande trasformazione e non mancherà il vostro importantissimo contributo".

Il deputato della Lega, Edoardo Rixi presente all'iniziativa ha detto: "Avrete ancora moltissimo lavoro da fare, perchè c'è moltissimo da fare, purtroppo nel nostro Paese in pochi capiscono quale è l'esigenza logistica nazionale. Un Paese che non ha materie prime, importiamo tutto quello che trasformiamo e che poi esportiamo perchè il vero mercato dell'Italia è il mondo e su questo voi determinate la vostra capacità di azione che determina la crescita o meno del Paese. Mi auguro che a livello nazionale l'intera classe politica possa contribuire a rilanciare il Paese".

Durante la serata Nicolini ha presentato la pubblicazione dal titolo: "Confetra, la Logistica, il Paese: 75 anni di storia comune", libro poi distribuito ai presenti.

Un invito a partecipare alle celebrazioni rivolta dal presidente Nicolini e dal direttore generale Ivano Russo ai rappresentanti di tutte le associazioni di categoria aderenti alla Confederazione, intervenuti: Silvia Moretto presidente Fedespedi, Alessandro Albertini presidente di Anama, Betty Schiavoni presidente Alsea, Alessandro Santi presidente Federagenti, Alessandro Pitto presidente Spediporto, Maurizio Longo presidente Trasportounito, Nicla Caradonna presidente Aiti e Enzo Solaro presidente Fedit.

Presente inoltre il mondo associativo portuale, terminalistico e armatoriale: Luca Sisto direttore Confitarma, Alessandro Ferrari direttore Assiterminal, i presidenti di Autorità di Sistema Portuale: Mario Mega, Pino Musolino e Giovanni Pettorino. Il segretario generale AdSP Mar Ligure Orientale Francesco di Sarcina, Stefano Corsini già presidente dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale. Per il mondo terminalistico Giulio Schenone amministratore delegato GIP, Alfredo Scalisi amministratore delegato LSCT.

Inoltre presenti Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio, Marcello Minenna, direttore generale dell'Agenzia delle Dogane, Andrea Manfron, segretario di Fai Confraspporto, Enrico Pujia, Nando Pagnoncelli presidente IPSOS, il professor Francesco Munari e il professor Stefano Zunarelli. Inoltre sempre per il mondo associativo Andrea Scarpa, presidente Assosped Venezia e vicepresidente nazionale Fedespedi, Giovanna Zari segretario generale Confetra Toscana.

Lucia Nappi

Abbattere i gas serra: la logistica è hard to abate

Un terzo dei viaggi terrestri è a vuoto. Le commesse medie non durano più di due anni e la catena di trasporto è lunga, arrivando fino in Asia. L'Agorà Confetra discute di politiche ambientali

di **Paolo Bosso**

Quasi un terzo (30%) dei viaggi per trasportare la merce nel territorio italiano è fatto di container e cisterne vuote. Sono pieni di merci circa la metà dei viaggi. Un dato non dissimile da altri Paesi industrializzati. «La merce più trasportata è l'aria», afferma Ennio Cascetta, ordinario di Infrastrutture e Trasporti all'Universitas Mercatorum, intervenuto insieme ad altri esperti del comparto all'Agorà Confetra, l'assemblea annuale della confederazione delle imprese logistiche italiane accreditata al Cnel.

Tanto trasporto e poca merce, quindi, cosa che cozza con le politiche ambientali che con la COP26, conclusasi il 12 novembre a Glasgow, ha aggiornato gli accordi internazionali. «Le emissioni di trasporto delle barrette di cereali sono il doppio rispetto alla loro produzione», continua Cascetta. «Emettiamo ormai molto di più per trasportare che per produrre». Inoltre, la catena logistica si è allungata. Come ha sottolineato Massimo Deandreis, direttore del centro studi SRM di Intesa San Paolo, sette partner commerciali delle compagnie marittime che scalano in Italia hanno base al di là di Suez, verso l'Asia. La catena logistica è lunga ed è molto difficile ridurla. Per questo, come sottolinea Cascetta, la logistica è *hard to abate*, perché la sua competizione «è basata sui costi, indipendentemente da quanto si inquina, e l'organizzazione è basata sulla pianificazione degli acquisti».

L'ambientalismo ha senso se si inquina poco quando si produce energia pulita, un argomento che negli ultimi mesi è entrato nel dibattito pubblico. E al momento siamo lontani da questa realtà. Sulla base dei dati dell'Universitas Mercatorum, emerge come solo il 36 per cento dell'energia elettrica è prodotta da fonti rinnovabili. Per questo, è complicato prevedere quale combustibile verde sia più adatto per le navi o gli autocarri. Per quanto riguarda l'autotrasporto italiano, inoltre, il ritmo della transizione è molto lento: solo il 4 per cento del parco è rinnovato ogni anno. Di questo passo, per rinnovarlo tutto ci vorrebbero all'incirca 25 anni.

In tutto questo, i porti italiani dal 2016 non sono più solo banchine ma piazzali, siti industriali, poli logistici, stazioni ferroviarie. «Siamo sistemi portuali, non porti. Ci sono i magazzini, le industrie, le zone franche. Non sono più elementi separati», afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agosino. «Il compito dell'autorità portuale è armonizzarli. Trieste movimentava il 56 per cento delle merci su ferrovie. Il terminal ro-ro è al 39 per cento. Livelli superiori a quelli richiesti dall'Europa, che fissa per il 2050 una quota del 50 per cento. In un

momento caotico come questo la pubblica amministrazione deve prendere in mano la situazione e diventare regolatore e governatore di questi cambiamenti».

«L'ambientalismo non è solo riduzione delle emissioni ma, come emerso dalla COP26, anche adattamento al cambiamento climatico, cioè mettere in sicurezza le infrastrutture, così da non rischiare che mentre costruiamo nuove opere alcune di quelle vecchie vengono giù», afferma il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. «Sette mesi fa – spiega – abbiamo costituito due commissioni scientifiche, uno sull'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture, un altro sulla finanziarizzazione delle opere».

La maggior parte dei contratti di trasporto durano tra uno e due anni. Quale impresa, se non una che trasporta materiale essenziale come cibo - «o viti», come afferma Cascetta - può investire e pianificare sulla transizione energetica sulla base di commesse così brevi?

Quanto si trasporta in Italia per chilometro? È complicato stabilirlo perché i dati sono discordanti. Alcune stime parlano di 128 miliardi di tonnellate/km all'anno, altre 179 miliardi. L'ultimo riferimento, da Confcommercio, parla di 304 miliardi di tonnellate per chilometro. Le ferrovie circa 40 miliardi di tonnellate. È tendenzialmente una domanda di trasporto di breve percorrenza, per questo non può essere trasportata in altri modi se non tramite i mezzi pesanti. Solo una piccola parte supera i 300 chilometri di distanza. «Per questo – sottolinea Cascetta - è *hard to abate*». Il Paese è costruito sulle autostrade: il 60 per cento delle industrie (dati Universitas Mercatorum) è a meno di 5 chilometri dall'imbocco autostradale.

Cos'è la logistica? Lo spiega Nereo Marcucci



ROMA – È **Nereo Marcucci**, past president di **Confetra** a spiegarci i passi mossi negli ultimi anni dalla logistica: “La confederazione è stata al servizio del Paese e delle categorie rappresentate facendo spesso collimare gli interessi reciproci e quelli degli imprenditori e quindi anche dei lavoratori del settore”.

Lavoratori che si aggirano intorno a un milione e a cui si applica il contratto collettivo nazionale di lavoro che normalmente viene officiato da Confetra.

Ma è necessario capire bene che quando si parla di logistica **non si deve guardare solo alle infrastrutture**: “Logistica -spiega Marcucci- è capacità di pensare e coordinare come trasportare un bene con vari movimenti per farlo arrivare nel minor tempo e a minor costo”.

Una vera e propria scommessa che cambierà nei prossimi anni perché la regionalizzazione della globalizzazione potrebbe modificare alcuni elementi.

“Confetra saprà lavorare adeguatamente su queste cose, io auspico con forza insieme a Confindustria come cinque anni fa iniziammo a voler fare” chiude.

Il Presidente a TgCom 24: Ci aspettiamo dal Governo una vera grande stagione di riforme. Insostenibili oltre 400 provvedimenti amministrativi che rendono la logistica italiana poco competitiva: 17 miliardi di oneri burocratici ed extra costi ogni anno



Il Presidente Nicolini a Stasera Italia: PNRR nella giusta direzione per il rilancio ed un nuovo protagonismo economico del Settore. Ma investimenti e riforme devono viaggiare di pari passo





Ore 20,30 Rete 4, Stasera Italia, Agorà Confetra in copertina con l'intervista a Guido Nicolini



IVANO RUSSO Il direttore generale di Confetra: «Sportello unico doganale operativo a breve»

«Un terminalista, più concessioni Così la logistica italiana sarà più forte»

L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

La mossa del governo, che modificando la legge sui porti ha reso possibile attuare il meccanismo delle concessioni multiple nei porti, rafforzerà il sistema logistico italiano. Ne è convinto Ivano Russo, direttore generale della Confetra, la principale organizzazione, unica confederazione, del settore trasportistico in Italia che oggi terrà a Roma la sua "Agorà", l'assemblea annuale di categoria, dal titolo "Dal Pnr al futuro".

Una società terminalisti-

ca, più concessioni nello stesso porto. Così non si favoriscono gli oligopoli?

«Al contrario: la modifica, peraltro sollecitata dall'Antitrust, va letta in senso opposto: consente infatti di non avere più nani in banchina e giganti in mare, ma soggetti forti anche a terra che bilancino il potere delle compagnie di navigazione, essenzialmente multinazionali straniere legittimamente dedite al proprio profitto più che agli interessi economici e industriali del Paese. Abbiamo visto cosa è successo a Cagliari, Gioia Tauro e Taranto nel momento in cui le compagnie hanno deciso di lasciare quei porti, o quando hanno rotto i rapporti

commerciali. Un dramma che venne pagato, ad esempio, da 850 persone ritrovatesi senza lavoro».

A Gioia Tauro e Cagliari l'azienda che ha lasciato era un terminalista puro, non un armatore.

«Infatti su questo punto il tema centrale non è la natura imprenditoriale di chi gestisce un terminal, la sola modifica del comma 7 dell'articolo 18 della legge portuale non basta. Dovrebbe essere previsto un tetto alle concessioni in Italia, diciamo pari al 10% del demanio marittimo. Una quota importante, che garantirebbe la presenza dei soggetti forti di cui l'Italia ha bisogno, ma evitando che se un terminali-

sta (puro o armatore che sia) decida di disinvestire nel Paese, non vada immediatamente in crisi una quota eccessiva del nostro sistema portuale. Per inciso: la limitazione alle concessioni multiple in un singolo scalo esisteva solo in Italia».

I sindacati temono sinergie e calo dei posti di lavoro.

«Non c'è una norma buona e una cattiva: bisognerà riuscire a trovarne la più virtuosa applicazione possibile, ma poi i temi veri sono industriali e logistici, non normativi».

Oggi ci sarà il ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Quali le richieste della categoria?



Ivano Russo

«Le richieste il ministro le conosce bene, perché sono punti su cui insistiamo da tempo, in ogni sede. Quello che oggi serve all'Italia dei trasporti è un Tavolo Software. Non possiamo affidare al futuro completamento delle infrastrutture la risoluzione di ogni problema legato all'efficienza logistica del nostro Paese. Ogni anno l'Italia sconta circa 30 miliardi di euro di inefficienze ed extra costi nella catena logistica, di cui solo il 30-40% deriva dal gap infrastrutturale. Il rimanente 70% è prodotto da

carenze digitali, tessuto produttivo troppo gracile e frammentato e da una legislazione arcaica e farraginosa. Quando anche ci saranno le infrastrutture pronte e a Genova si riuscirà a imbarcare e sbarcare la merce in sei giorni anziché fino al doppio, se a Rotterdam sempre tre giorni ci vorranno, il Ponte San Giorgio lo potremo anche placare in oro, ma la merce continuerà a preferire Rotterdam».

Però dopo cinque anni è stato approvato dal governo il regolamento per lo Sportello unico doganale.

«Questo è veramente un passo atteso da tempo, per ottenere uno strumento che negli altri Paesi esiste da 15-20 anni. Finalmente la dogana sarà l'interlocutore unico per i controlli merce in porti e aeroporti con funzioni di coordinamento, anche grazie al proprio sistema informatico avanzato, tra le 17 amministrazioni che oggi hanno voce in capitolo su queste attività».

Pensa sarà operativo a fine 2022?

«Io dico molto prima».

LOGISTICA: NICOLINI (CONFETRA), 'COMPETITIVITA' DEL SETTORE E' ASSET FONDAMENTALE DEL PAESE' = Roma, 16 nov. (Adnkronos) - "In un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, le performance del settore logistico rappresentano un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel Commercio internazionale e sui mercati globali". Ad affermarlo è il presidente Guido Nicolini oggi, durante l'Agorà 2021 di Confetra, un momento di riflessione e discussione dopo un anno difficile che ha evidenziato la strategicità ma anche le fragilità della logistica italiana, a cui hanno partecipato, tra gli altri, la Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Lella Paita e il presidente di Ipsos Nando Pagnoncelli. Al centro della discussione il binomio tra logistica e manifattura, due poli che devono essere ripensati congiuntamente come un'unica filiera strategica in grado di proiettare i bisogni e le potenzialità dell'Italia nel mondo, necessariamente all'insegna della sostenibilità e della regionalizzazione delle catene del valore globali. Su questo punto si sono confrontati i principali attori della logistica - da Zeno D'Agostino, Presidente dell'Associazione Europea dei Porti, a Marcello Minenna, Direttore di Dogane, da Vito Grassi, Vice Presidente Nazionale di Confindustria, a Fabrizio Dallari, Professore Ordinario di logistica e supply chain management presso la Liuc Università Cattaneo - tutti d'accordo sul fatto che senza la costruzione di un ambiente logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. "Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovrastante le attività di trasporto merci, dare competitività e attrattività alle nostre "reti" e ai nostri 'hub', puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese", sottolinea Nicolini. Poi, c'è da affrontare tutta la questione legata alle transizioni digital e green che devono essere accelerate e vissute come politiche di sviluppo e non di mitigazione. "Per far ciò - ha aggiunto il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini - occorre anche accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento: entro la prossima primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta". (Eca/Adnkronos)

Confetra: 75 anni; Nicolini, logistica asset nazionale

Giovannini, accelerare transizioni digitali e green

"Logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale".

E' stato questo il tema della "due giorni" voluta dal Presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), e riflettere su PNRR e futuro dell'Italia. E' stato lo stesso Presidente, nella sua Relazione all'Assemblea, a sottolineare quanto, in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel Commercio internazionale e sui mercati globali. Il Ministro dell'Infrastrutture Enrico Giovannini nel suo intervento ha detto che le transizioni Digital e Green "devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Entro la prossima Primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del Settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta" ha detto. Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra Zeno D'Agostino, Presidente dell'Associazione Europea dei Porti, Marcello Minenna Direttore di Dogane, Vito Grassi Vice Presidente Nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari. Tutti d'accordo su un punto: senza la costruzione di un ambienteo Logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovraintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre "reti" ed ai nostri "hub", puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese. (ANSA).

Agorà Confetra: Logistica, infrastrutture e trasporto decisivi per la competitività dell'economia nazionale

CELEBRAZIONI 75MO E ASSEMBLEA PUBBLICA CONFETRA 2021, NICOLINI: ORGOGLIOSI PROTAGONISTI DA 75 ANNI DELLA STORIA ECONOMICA DEL PAESE. GIOVANNINI: AVVIATI ORMAI I PROVVEDIMENTI PER L'ACCELERAZIONE DELLE OPERE, È ORA DI DEDICARSI AL "SOFTWARE": TRASPORTI E LOGISTICA, GREEN E DIGITALI, STRATEGICI PER L'ECONOMIA NAZIONALE. PNRR PIANO PER ACCOMPAGNARE IL PAESE NEL FUTURO

E' stato questo il tema principale dell'Agorà 2021 di Confetra: **logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale**. Su questo punto, nessun dubbio da parte di tutti gli ospiti che – a vario titolo – hanno preso parte alla “due giorni” voluta dal Presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione, e riflettere su PNRR e futuro dell'Italia. E' stato lo stesso Presidente, nella sua Relazione all'Assemblea, a sottolineare quanto, in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel Commercio internazionale e sui mercati globali. Punto ripreso nei due interventi di inquadramento svolti, per la parte trasportistica da

Ennio Cascetta e per la componente industriale da **Massimo Deandreis**, concordi nel sottolineare quanto **logistica e manifattura debbano ripensarsi congiuntamente come un'unica filiera strategica in grado di proiettare i bisogni e le potenzialità del Paese nel Mondo**.

Necessariamente all'insegna della sostenibilità e della regionalizzazione delle catene del valore globali. Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra **Zeno D'Agostino, Presidente dell'Associazione Europea dei Porti, Marcello Minenna Direttore di Dogane, Vito Grassi Vice Presidente Nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari**. Tutti d'accordo su un punto: senza la costruzione di un ambienteo Logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui.

Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovrintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre “reti” ed ai nostri “hub”, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese. Infrastrutture, quindi, ma non solo.

La Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, si è invece soffermata su come il Covid abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice: il Paese vuole rimettersi in cammino, ha voglia di crescere e di riprendersi il proprio futuro. La Logistica di questa stagione storica può e deve essere protagonista. Nando Pagnoncelli ha presentato un aggiornamento del focus sul sentiment degli italiani rispetto alla ripresa ed al PNRR, evidenziando

quanto sia cresciuta in questo ultimo anno e mezzo la considerazione diffusa verso il Settore e la sua strategicità, ma anche quanto ci sia ancora da fare per dare definitivamente alla logistica il giusto peso economico nell'immaginario collettivo degli italiani.

Molto atteso [l'intervento conclusivo del Ministro Enrico Giovannini](#) che è ripartito proprio dal **tema dell'Assemblea**: le transizioni Digital e Green devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Per far ciò occorre anche accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento. Entro la prossima Primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del Settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta".

Leggi anche: Confetra, Giovannini: "Transizione green, digitale e verso il mondo femminile, il must del futuro

Nel pre – Agorà, spazio alle celebrazioni per l'Organizzazione di rappresentanza di Settore più grande e antica di Italia. La Vice **Ministra Teresa Bellanova ha sottolineato quanto Confetra** "sia stata, è e sarà tra i più preziosi interlocutori per le Istituzioni in tema di logistica, trasporti e infrastrutture, sapendo offrire anche oggi un grande contributo in questa appassionante e complessa stagione della vita Economica del Paese". Il Ministro Andrea Orlando ha riconosciuto a Confetra il merito "di essere diventata, in questi anni, sempre più un importantissimo interlocutore sociale. Rappresentate oggettivamente un patrimonio per il Paese in termini di competenze in un ambito strategico quale quello trasportistico ed infrastrutturale". Enzo Amendola, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, ha sostenuto che, nella ripartenza " il vostro Settore ha un ruolo centrale per la ripresa del Paese, trasversale e di supporto all'intero sistema economico" riprendendo quanto emerso dal dibattito.

Confetra, Giovannini: "Transizione green, digitale e verso il mondo femminile, il must del futuro"

Il ministro Giovannini intervenuto ad Agorà Confetra - La transizione green coinvolge anche il tema dell'adattamento al cambiamento climatico" - Ma la due novità annunciate dal ministro sono la transizione verso il coinvolgimento del mondo femminile e un nuovo strumento normativo che nei prossimi mesi, possa aiutare a fare il salto.

ROMA - "Dal PNRR al futuro - Le Transizioni green e digitali - Le sfide della Logistica Italiana" - E' il tema di Agorà Confetra, Assemblea pubblica annuale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti, svolta stamani a Roma presso il tempio di Adriano, anche occasione con cui la Confederazione ha [festeggiato i 75 anni dalla nascita](#).

Su questi temi è intervenuto il ministro delle **Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini**, lanciando una provocazione: "Il titolo dell'evento dal PNRR al futuro dà l'idea che il PNRR sia già passato. Ma non è vero, perché lo dobbiamo mettere in pratica. **Il PNRR è una parte del futuro**, dà una forte direzione di marcia al Paese, su tutto" - "Un anno fa il PNRR non era concretezza come lo è oggi, questo è uno strumento di ripresa e resilienza per un Paese che dovrà essere in grado di reagire agli shock negativi e positivi".

Parlando delle transizioni il ministro ha delineato una politica rivolta alla dimensione del futuro - "Le **transizioni digitali e green sono un dovere, un must**" - ha detto - "questo non è compreso ancora da tutti, ma sicuramente lo è da parte di questo mondo. **La transizione va vista in modo integrato, pertanto al modo con cui funziona tutta la filiera**, anche alla luce dei cambiamenti sul tema a cui si è fatto riferimento durante l'Assemblea di Confetra parlando di Reshoring del SeaShort Shipping" settore in cui l'Italia è molto forte, argomento trattato da Massimo Deandreis presidente Gei, Gruppo Economisti di Imprese.

Come accelerare le transizioni? è la domanda che Giovannini lancia all'Assemblea, il PNRR non sarà l'unico strumento finanziario ma anche "i fondi di Sviluppo e Coesione e i fondi della Legge di Bilancio" - commenta "non

chiuderemo la partita entro il 2026” - "sul fronte degli investimenti c'è vita oltre il 2026”.

Cambio di mentalità

Il PNRR impone un cambio di mentalità "anche perché ad essere finanziati sono solo progetti già esistenti"- ottica diversa da quello che in questi anni sono stati i fondi comunitari. Ma soprattutto il cambio di mentalità è imposto nelle modalità approccio: "il PNRR è già futuro perché sta proiettando tutti i soggetti coinvolti, non solo lo Stato centrale, in questa prospettiva di connessione e velocizzazione, stiamo incontrando i presidenti regionali che dovranno progettare i 23 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione" - sottolinea - "vogliamo provare a **ragionare insieme**, -"già nella discussione dei primi 4 miliardi che sono l'anticipazione, che speriamo di avviare all'inizio del 2022, sulla base della Legge di Bilancio"

Transizione green

Il Paese deve affrontare una transizione sia in ambito digitale che in ambito green. La **transizione green** spesso è considerata solo come mitigazione" - spiega il ministro - "ma realmente coinvolge anche il **tema dell'adattamento al cambiamento climatico**". L'argomento è stato recepito anche nell'ambito della Climate Change Conference - COP2026, il cambiamento climatico a livello mondiale vede l'incremento della temperatura globale di 1,5 gradi (sebbene per Italia e l'Europa siano di più). "Nella logica dell'adattamento" dice Giovannini - "significa mettere in sicurezza i porti e le infrastrutture" non solo per quanto riguarda i nuovi progetti delle nuove infrastrutture ma anche per quelle già esistenti.

La Consulta

Le transizioni digitali e green "devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Entro la prossima Primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del Settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta"- Il ministro rilancia "il ruolo della Consulta, di cui anche Confetra è parte, e nell'ambito della quale dovrà avvenire la "discussione sulla **necessità di un nuovo strumento normativo** che nei prossimi mesi, possa aiutare a fare il salto" così come il decreto Infrastrutture.

Nell'ambito della Consulta anche le discussioni su di un "**Nuovo Piano Nazionale della Logistica** in un'ottica di una continua modificazione" e sul quale già il ministero sta portando avanti alcune riflessioni.

Transizione digitale

Rivolgendosi al settore privato il ministro indica la via: "**le imprese dovranno trovare forme di aggregazione** e di rete per fare fronte ad una competizione molto forte. Il salto è nella digitalizzazione dei processi, non solo all'interno di una impresa ma in tutta la filiera" - "Abbiamo bisogno di soggetti più forti anche sul fronte digitale".

Il coinvolgimento del mondo femminile

Ma la vera novità lanciata dal ministro è la transizione verso il coinvolgimento del mondo femminile, una transizione strategica che in altri Paesi sta già avvenendo: “La presenza femminile può aiutare a rompere modi classici su come guardare le cose, può aiutare a capire come superare i divari di genere che abbiamo in Italia” - qui Giovannini non perde occasione per lanciare una frecciata a Confetra - “il divario di genere che si riflette anche nella scelta degli speaker che abbiamo oggi”.

Lo stesso tema il ministro lo aveva lanciato nei mesi scorsi ad Assoporti, Associazione dei porti italiani, stimolo che ha portato alla stesura ed alla firma di un documento condiviso per concretizzare l'obiettivo della parità di genere nel mondo dei porti. **"Questo è un tema non solo culturale, ma di politica industriale** perchè è stato visto che gli uomini ultra cinquantenni resistono alle due transizioni più delle donne e dei giovani” - come provato da studi universitari “Siamo stati formati a pensarla in modo diverso”.

Infine il ministro **conclude tornando al tema della logistica**: "Lo sforzo che faremo sarà quello di sviluppare in modo sistemico quello che c'è intorno alla logistica, non solo nel porto ma anche nel retroporto, la **competizione si fa lungo tutta la catena logistica è questo che produce valore**" - "E' uno sforzo che non riguarda solo il governo, i presidenti di Regioni, i presidenti di Autorità portuale, ma che riguarda tutto il Paese per trasformare questi temi in futuro".

Lucia Nappi

Confetra: "La logistica è un asset nazionale". Giovannini annuncia una legge quadro sul "software"

**Il ministro dei Trasporti all'Agorà della Confederazione. Il
presidente Nicolini: "Le infrastrutture da sole non bastano"**



Logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale". È stato questo il tema della "due giorni" voluta dal Presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), e riflettere su PNRR e futuro dell'Italia. E' stato lo stesso Presidente, nella sua Relazione all'Assemblea, a sottolineare quanto, in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel Commercio internazionale e sui mercati globali.

Il Ministro dell'Infrastrutture Enrico Giovannini nel suo intervento ha detto che le transizioni Digital e Green “devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Entro la prossima Primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del Settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta” ha detto.

Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra Zeno D'Agostino, Presidente dell'Associazione Europea dei Porti, Marcello Minenna Direttore di Dogane, Vito Grassi Vice Presidente Nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari. Tutti d'accordo su un punto: senza la costruzione di un ambienteo Logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovraintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre “reti” ed ai nostri “hub”, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese.

“La pandemia ha drammaticamente cambiato il mondo ma allo stesso tempo ha spazzato via i mantra della chiusura, della decrescita felice e della sfiducia verso le imprese che dominavano la fase immediatamente precedente”, ha dichiarato Raffaella Paita, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, nel corso del convegno Agorà Confetra 2021. “L'esigenza di ripartire ha convinto tutti dell'importanza della crescita, delle grandi opere e degli investimenti”. “L'emergenza provocata dal Covid - ha spiegato - ci ha fatto prendere atto dell'importanza strategica della logistica e della portualità. Se non abbiamo mai dovuto soffrire la carenza di approvvigionamenti negli scaffali dei nostri supermercati e delle nostre farmacie, lo dobbiamo infatti a questi due pilastri nel sistema dei trasporti”.

“Dobbiamo affrontare quindi a viso aperto le sfide evidenziate dal Presidente Nicolini, a partire dalla parcellizzazione delle aziende del settore logistico alla digitalizzazione, dalla burocratizzazione all'efficientamento del sistema di controllo. Dobbiamo realizzare davvero le opere contenute nel PNRR e mettere in atto quel percorso di riforme essenziale per sfruttare le risorse europee. Parliamo - ha aggiunto Paita - di una capacità di spesa enorme di circa 100 milioni al giorno e della conseguente necessità di accorciare le tempistiche, semplificare i livelli di progettazione e i processi autorizzativi per rendere efficaci i commissariamenti delle infrastrutture, sbloccare le opere ferme per i ricorsi. Solo in questo modo aumenterà la fiducia e si genererà un percorso di investimenti duraturo”.

Il software per rilanciare la logistica italiana

Roma - La logistica italiana ha bisogno del suo "software": è stato questo il tema principale dell'Agorà 2021 di Confetra: logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale

Roma - La logistica italiana ha bisogno del suo "software": è stato questo il tema principale dell'Agorà 2021 di Confetra: logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale. Su questo punto, nessun dubbio da parte di tutti gli ospiti che - a vario titolo - hanno preso parte alla due giorni voluta dal presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione, e riflettere su Piano nazionale di Recupero e resilienza e sul futuro dell'Italia. **E' stato lo stesso Nicolini**, nella sua relazione all'assemblea, a sottolineare quanto, in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio internazionale e sui mercati globali.

Punto ripreso nei due interventi di inquadramento svolti, per la parte trasportistica da Ennio Cascetta e per la componente industriale da Massimo Deandreiis, concordi nel sottolineare quanto logistica e manifattura debbano ripensarsi congiuntamente come un'unica filiera strategica in grado di progettare i bisogni e le potenzialità del Paese nel mondo. **Necessariamente all'insegna della sostenibilità e della regionalizzazione delle catene del valore globali.** Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra Zeno D'Agostino, presidente dell'associazione europea dei Porti, Marcello Minenna direttore delle Dogane, Vito Grassi vice presidente nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari, professore ordinario di Logistica e Supply Chain Management alla Liuc Università Cattaneo

Tutti d'accordo su un punto: senza la costruzione di un ambienteo Logistics Friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovrintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre reti e ai nostri hub, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, un milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del prodotto interno lordo del Paese. **Infrastrutture**, quindi, ma non solo. La presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, si è invece soffermata su come il coronavirus abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice: il Paese vuole rimettersi in cammino, ha voglia di crescere e di riprendersi il proprio futuro. La Logistica di questa stagione storica può e deve essere protagonista.

Lo statistico Nando Pagnoncelli ha presentato un aggiornamento del focus sul sentiment degli italiani rispetto alla ripresa ed al Pnrr, evidenziando quanto sia cresciuta in questo ultimo anno e mezzo la considerazione diffusa verso il settore e la sua strategicità, ma anche quanto ci sia ancora da fare per dare definitivamente alla logistica il giusto peso economico nell'immaginario collettivo degli italiani. **Molto atteso l'intervento conclusivo del ministro Giovannini che è ripartito proprio dal tema dell'assemblea:** "Le transizioni Digital e Green devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Per far ciò occorre anche accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento. Entro la prossima primavera vorremmo essere pronta a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti sociali in ambito Consulta".

Nel pre-Agorà, spazio alle celebrazioni per l'organizzazione di rappresentanza di settore più grande e antica di Italia. La vice ministra Teresa Bellanova ha sottolineato quanto Confetra "sia stata, è e sarà tra i più preziosi interlocutori per le Istituzioni in tema di logistica, trasporti e infrastrutture, sapendo offrire anche oggi un grande contributo in questa appassionante e complessa stagione della vita Economica del Paese". Il ministro Andrea Orlando ha riconosciuto a Confetra il merito "di essere diventata, in questi anni, sempre più un importantissimo interlocutore sociale. Rappresentate oggettivamente un patrimonio per il Paese in termini di competenze in un ambito strategico quale quello trasportistico ed infrastrutturale". Enzo Amendola, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, ha sostenuto che, nella ripartenza "il vostro settore ha un ruolo centrale per la ripresa del Paese, trasversale e di supporto all'intero sistema economico" riprendendo quanto emerso dal dibattito.

Il “lato positivo” della pandemia



ROMA – Con **Silvia Moretto**, vicepresidente di **Confetra**, cerchiamo di trovare **un aspetto positivo** per il settore dei trasporti e della logistica che si possa riscontrare negli ultimi 20 mesi di pandemia caratterizzati da difficoltà mai viste prima.

E lo troviamo: “Le sfide sono state tante su tanti fronti. Il messaggio positivo che possiamo trarre è che **tutti finalmente si sono resi conto di quanto sia importante la logistica**, e di come tutto quello che ci circonda sia transitato per un mezzo di trasporto, un magazzino, abbia avuto l’assistenza di qualche specialista che ha fatto muovere quelle merci per

consentire poi alle aziende e ai clienti di avere quello di cui necessitavano a propria disposizione”.

Questo per la Moretto può diventare il punto di partenza per rilanciare l'Italia anche da un punto di vista di competitività.

Sul fronte marittimo la criticità più grande resta ancora quello della carenza dei contenitori, “problema che viviamo da un anno e mezzo di pandemia e che non accenna a diminuire” ci spiega.

Il settore armatoriale è un settore estremamente concentrato, risultato di una serie di fattori che hanno contribuito a renderlo così in molti anni. Trovare alternative non è possibile, quello che si può fare è lavorare in maniera più coordinata a livello di filiera cercando altre strade per coloro che non possono permettersi di attendere a lungo o di non avere certezza degli arrivi, studiando allora altre modalità di trasporto.

Nicolini all'Agorà: "Serve anche una transizione burocratica"



ROMA – Sono tanti i punti toccati dal presidente di **Confetra Guido Nicolini** in apertura dell'Agorà di stamani, tornata finalmente in presenza a Roma. Tanti forse come gli anni della Confederazione che quest'anno celebra il suo settantacinquesimo anniversario. Un pezzo di storia dell'economia italiana, iniziata all'indomani della seconda guerra mondiale, quando prendeva vita la Repubblica italiana.

Come in quegli anni l'Italia si rimette oggi in moto dopo la lotta alla pandemia cosa resa possibile, sottolinea Nicolini, dalla **campagna vaccinale**. "Siamo stati tra i primi a chiedere un percorso prioritario per gli operatori della filiera logistica, poi a chiedere l'obbligo vaccinale per il nostro settore, equiparabile per funzione a **un servizio di pubblica utilità**" ha tenuto a dire.

Un anno in cui si è voluto dare un segnale anche con il rinnovo del CCNL di settore verso il quale le imprese, ricorda, hanno dimostrato grande senso di responsabilità.

Nonostante questo l'Italia non ha mai avuto tra le sue priorità una politica per la logistica.

"Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, **come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza**".

Quello che chiede il settore è invece una politica industriale per la logistica che non debba essere fatta di sussidi ma di incentivi agli investimenti per un salto tecnologico, formativo e green.

E se siamo nel mezzo di una transizione ecologica e digitale, per Nicolini ne serve prima ancora un'altra, quella "burocratica".

"Siamo l'unico Paese Ue con **oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica** che gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno Sportello unico dei controlli, non solo doganali", questo è il dato che fa più pensare.

E' necessario dunque iniziare ad occuparsi non solo dell'hardware della logistica ma anche del suo software: imprese e regole.

Il Pnrr afferma il numero uno di Confetra va nella direzione giusta e le imprese sono pronte a far parte della "squadra Italia" che "vuole tornare a dire la propria dal punto di vista produttivo, commerciale, logistico, nel mondo" chiude.

Alle sue parole risponde anche il ministro delle Infrastrutture **Enrico Giovannini** presente durante la mattinata dell'Agorà.

"Il titolo della giornata, dal Pnrr al futuro sembra slegare le due cose" dice.

"Il Pnrr è invece un pezzo del futuro, non tutto, sta a noi capire cosa

manca, ma quello che dà la direzione di marcia per tutto il Paese".
Se si tende maggiormente a prendere in considerazione la "ripresa" indicata dal Piano, il ministro vuole invece sottolineare la "resilienza": **"Quello che uscirà sarà un Paese che non è solo ripartito ma che saprà rispondere a un eventuale nuovo shock come quello degli ultimi mesi"**.

In questo contesto, sottolinea, le transizioni green e digitali non sono una moda, ma quello che ci viene chiesto nei fatti, che guardino alle infrastrutture ma anche al sistema generale.

"Il Pnrr impone prima di tutto un cambio di mentalità sui tempi ma anche sul fatto che ad essere finanziati sono progetti già esistenti".

Una svolta importante che serve anche ad anticipare il futuro pensando a una programmazione a 20 anni ma agendo per i prossimi 5".

Un ultimo punto che Giovannini tocca quello sul **coinvolgimento del mondo femminile**: "Capire come superare il divario che c'è in Italia perchè è stato dimostrato che la presenza femminile può aiutare a rompere i modi classici di vedere le cose, un tema dunque culturale ma anche di politica industriale".

Tanto franco fabbrica e micro imprese: come digitalizzare l'Italia?

La logistica italiana ha bisogno di innovazione, in uno scenario reso complicato dal sovraffollamento di padroncini. I temi sollevati dall'assemblea annuale di Confetra



Guido Nicolini, presidente di Confetra, ed Ennio Cascetta, ordinario di Infrastrutture e Trasporti, Universitas Mercatorum

di Paolo Bosso

I fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) sono l'occasione per far fare all'Italia della logistica quel salto digitale di cui ha bisogno, cioè l'informatizzazione e semplificazione della burocrazia, soprattutto. Dall'altro lato, però, il principale pezzo della logistica, l'autotrasporto, in Italia soffre di sovraffollamento di piccole e micro imprese che rende complicato fare innovazione. Bisogna risolvere i suoi vecchi problemi, prima e anche i nuovi che si sono presentati con la pandemia. L'"Agorà" Confetra ha messo al centro tutti questi temi ieri a Roma, nel corso dell'assemblea annuale della confederazione della logistica accreditata nel Cnel.

«Tra quattro mesi saremo pronti a ragionare sul software», afferma il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. «Il PNRR - continua - deve lasciarci un paese in grado di garantire la resistenza agli shock. Non chiuderemo la partita entro il 2026, quando la progettazione dovrà concludersi. Il PNRR impone un cambio di mentalità: non si finanziano i progetti da scrivere ma solo quelli esistenti. Stiamo incontrando i governatori delle regioni per ragionare insieme. A questo proposito, i primi 4 miliardi nei prossimi anni, sulla base della legge di bilancio, sono una prima prova generale».

Vaccini e lavoratori immigrati

L'autotrasporto soffre di carenza di autisti, in tutto il mondo, per una serie di ragioni legate ai costi di ottenimento delle licenze e al tipo di lavoro, usurante. Ma non è l'unico problema. Ce ne sono altri tre citati dal presidente di Confetra, Guido Nicoli, due legati all'economia e un altro legato ai vaccini. Partendo da quest'ultimo, «in un comparto che, tra autotrasportatori, corrieri ed operatori di magazzino, conta circa il 15 per cento di immigrati, con realtà aziendali che arrivano al 40 per cento, abbiamo corso il rischio di falciare la forza lavoro interna, oltre che di bloccare rifornimenti ed approvvigionamenti di materie prime via gomma dall'estero». Per quale motivo? Perché molti lavoratori immigrati sono islamici e, seguendo gli orientamenti degli ulema, i teologi, hanno tenuto un atteggiamento prudente verso il vaccino nel rispetto dei derivati *halal* (permesso) o *haram* (proibito) presenti nei vaccini. Altri lavoratori ancora, soprattutto dall'Est Europa, hanno ricevuto vaccini non riconosciuti dall'EMA come Sinovax e Sputnik.

La questione del franco fabbrica

Per quanto riguarda i due fenomeni economici legati all'autotrasporto, Nicolini ha segnalato quello legato all'export franco fabbrica, che se mediamente in Europa è del 23 per cento in Italia è circa tre volte tanto, del 73 per cento. Tradotto, tantissime imprese produttrici in Italia esportano tramite le proprie filiere logistiche, fattore che influenza le commesse delle imprese nostrane. «Finché sarà prevalentemente il compratore estero a venirsi a prendere la merce – afferma Nicolini – la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri che continuano a governare i flussi internazionali».

L'affollamento delle imprese di autotrasporto in Italia

In Italia ci sono tre volte il numero di imprese rispetto alla Germania - il Paese con il sistema di trasporto più efficiente d'Europa - ma con un quarto dei volumi movimentati. Questo significa che l'offerta di autotrasporto in Italia è frammentata e poco competitiva. Su 110 mila imprese operanti, l'85 per cento ha meno di 9 addetti e fatturati da micro o piccola impresa. «Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, la transizione digitale rischia di essere un miraggio», secondo Nicolini. Il rischio è che innova in blockchain, intelligenza artificiale, stampa 3D e 5G l'impresa che è ben posizionata sui mercati, con sedi all'estero, con tanti addetti e alti fatturati, mentre la piccola impresa, cioè la stragrande maggioranza dell'autotrasporto italiano, potrà fare ben poco.

In questo scenario, il PNRR potrebbe essere l'occasione per riformare quest'offerta frammentata italiana, magari tramite incentivi agli investimenti, sottolinea Nicolini, invece che tramite sussidi che fanno fare cassa ma non innovano.

Cosa è stato fatto finora per digitalizzare la logistica italiana? L'ultima azione importante è stato lo Sportello unico doganale, il SUDOCO, approvato in Consiglio dei ministri [la settimana scorsa](#). Dall'altro lato, però, continuano ad arrivare paletti. Come la determina dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «che impone limiti al trasporto merci su ferro superiori a qualsiasi altro Paese europeo»; oppure la modifica del codice della strada «che punisce il trasporto eccezionale», sottolinea Nicolini. «Il salto digitale non è cambiare una macchina da scrivere con un computer, come si diceva negli anni Novanta, ma la digitalizzazione di tutti i processi», conclude Giovannini.

«I soggetti d'impresa grandi guidano questi processi. In Italia abbiamo un problema di capitale umano, su cui dovremo ragionare insieme tramite le aggregazioni».

Ma, alla fine, il PNRR va nella giusta direzione? Sì, secondo Nicolini. «Ci abbiamo tanto lavorato con il ministero delle Infrastrutture, con la struttura tecnica di missione e con gli uffici preposti». Tutti interventi previsti dal cosiddetto "contest riforme della missione 3", «quella che riguarda il nostro mondo. E lo stesso fatto – conclude Nicolini - che circa il 25 per cento delle risorse tra PNRR e Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese».

Ora il software per rilanciare la logistica nazionale

Il ministro Giovannini ha concluso i lavori di Agorà



16 Novembre 2021 - Roma - Il ministro Giovannini: avviati ormai i provvedimenti per l'accelerazione delle opere, è ora di dedicarsi al "software": trasporti e logistica, green e digitali, strategici per l'economia nazionale. pnrr piano per accompagnare il paese nel futuro. E' stato questo il tema principale dell'Agorà 2021 di Confetra: logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale. Su questo punto, nessun dubbio da parte di tutti gli ospiti che – a vario titolo – hanno preso parte alla "due giorni" voluta dal Presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione, e riflettere su PNRR e futuro dell'Italia.

E' stato lo stesso Presidente, nella sua Relazione all'Assemblea, a sottolineare quanto, in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel Commercio internazionale e sui mercati globali. Punto ripreso nei due interventi di inquadramento svolti, per la parte trasportistica da

Ennio Cascetta e per la componente industriale da Massimo Deandreiis, concordi nel sottolineare quanto logistica e manifattura debbano ripensarsi congiuntamente come un'unica filiera strategica in grado di proiettare i bisogni e le potenzialità del Paese nel Mondo. Necessariamente all'insegna della sostenibilità e della regionalizzazione delle catene del valore globali.

Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra Zeno D'Agostino, Presidente dell'Associazione Europea dei Porti, Marcello Minenna Direttore di Dogane, Vito Grassi Vice Presidente Nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari. Tutti d'accordo su un punto: senza la costruzione di un ambiente Logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovraintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre "reti" ed ai nostri "hub", puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese. Infrastrutture, quindi, ma non solo. La Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Lella Paita, si è invece soffermata su come il Covid abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice: il Paese vuole rimettersi in cammino, ha voglia di crescere e di riprendersi il proprio futuro.

presentato un aggiornamento del focus sul sentiment degli italiani rispetto alla ripresa ed al PNRR, evidenziando quanto sia cresciuta in questo ultimo anno e mezzo la considerazione diffusa verso il Settore e la sua strategicità, ma anche quanto ci sia ancora da fare per dare definitivamente alla logistica il giusto peso economico nell'immaginario collettivo degli italiani..

Molto atteso l'intervento conclusivo del Ministro Enrico Giovannini che è ripartito proprio dal tema dell'Assemblea: le transizioni Digital e Green devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Per far ciò occorre anche accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento. Entro la prossima Primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del Settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta".

Nel pre – Agorà, spazio alle celebrazioni per l'Organizzazione di rappresentanza di Settore più grande e antica di Italia. La Vice Ministra Teresa Bellanova ha sottolineato quanto Confetra "sia stata, è e sarà tra i più preziosi interlocutori per le Istituzioni in tema di logistica, trasporti e infrastrutture, sapendo offrire anche oggi un grande contributo in questa appassionante e complessa stagione della vita Economica del Paese". Il Ministro Andrea Orlando ha riconosciuto a Confetra il merito "di essere diventata, in questi anni, sempre più un importantissimo interlocutore sociale. Rappresentate oggettivamente un patrimonio per il Paese in termini di competenze in un ambito strategico quale quello trasportistico ed infrastrutturale". Enzo Amendola, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, ha sostenuto che, nella ripartenza " il vostro Settore ha un ruolo centrale per la ripresa del Paese, trasversale e di supporto all'intero sistema economico" riprendendo quanto emerso dal dibattito. 

© copyright Porto Ravenna News

Logistica

“La logistica si è ripresa il suo ruolo di spina dorsale del Paese”

Pagnoncelli (IPSOS): “Un settore rivalutato anche dall’opinione pubblica durante la pandemia. Ora questa apertura di credito non va sprecata”

dal nostro inviato

Roma – “Durante la pandemia tutti hanno riscoperto il valore della logistica e l'importanza dei suoi operatori, che sono stati importanti come medici e infermieri”. Di solito questa frase, da oltre un anno a questa parte, viene ripetuta nei convegni di settore quasi sino allo sfinimento, ma adesso quella che sembrava una sensazione tutta interna agli addetti ai lavori o giù di lì ha un ‘bollino di autenticità’. È quello approntato da Nando Pagnoncelli che, intervenuto nel corso dell'Agorà di Confetra al Tempio di Adriano a Roma, ha reso noti i risultati di una ricerca sul tema che confermano la veridicità di quella frase.

“Si può dire – ha affermato Pagnoncelli – che durante la pandemia molte persone hanno riscoperto, e in taluni casi scoperto per la prima volta, l'importanza e anche la complessità del variegato mondo della logistica. Un settore che ha offerto un contributo determinante per gli approvvigionamenti di viveri e medicinali, che al pari di pochi altri non si è mai fermato, neanche per un minuto, e che quindi anche in seno all'opinione pubblica è tornato a rivestire un ruolo centrale e strategico”.



Nando Pagnoncelli, presidente IPSOS

investimenti che si stanno compiendo. Questa è la strada".

P.R.

Da quello che emerge dai dati, e in particolare dalla piramide reputazione sviluppata proprio da IPSOS, una persona su due è portata a parlare bene di questo comparto. E la crescita dei commenti positivi è esponenziale fra prima e dopo il periodo più duro della pandemia, quello del lockdown serrato. Nella popolazione complessivamente intesa, infatti, l'*advocacy* (l'appoggio) è cresciuta fra il 2020 e il 2021 del 6%, analogamente si è mosso il *trust* (la fiducia), mentre la *favorability* (la vantaggiosità) ha fatto segnare un +7%. Dati che crescono ulteriormente se si prende in considerazione solo la business community: in questo caso, rispettivamente, la crescita è del 16, del 15 e del 12%. "A questo – ha aggiunto Pagnoncelli – dobbiamo sommare un altro dato. Dalle nostre ricerche è emerso che su internet nel 2020 'parlavano' di questo settore circa 876mila persone, nel 2021 siamo invece a quasi 2 milioni, per la precisione a quota 1.903.000. Sono numeri impressionanti, però questa crescita adesso va consolidata. Il mio suggerimento è quello di sfruttare questa apertura di credito che è arrivata non solo dagli addetti del settore o da chi si occupa tutti i giorni di un lavoro che in qualche modo si serve dalla logistica, ma dalla popolazione nel suo insieme. Bisogna continuare a raccontare e a comunicare verso l'esterno gli sforzi e gli

Shipping

La sferzata di Confetra al Governo: “Non solo infrastrutture, serve una logistica 4.0”

Il presidente della Confederazione apre l'Agorà dei 75 anni: “Senza un cambio di passo rischiamo di diventare un nastro trasportatore di merci altrui, su vettori altrui e presso mercati altrui” (PODCAST, FOTO)

[GUARDA LA PHOTOGALLERY](#)

dal nostro inviato

Pietro Roth

Roma – Prima la captatio benevolentiae: “Se l'intero Paese si è rimesso in moto lo dobbiamo alla campagna vaccinale. Siamo stati i primi a chiedere un percorso prioritario per gli operatori della logistica, poi a chiedere l'obbligo vaccinale per il nostro settore. Oggi siamo ad un passo dall'immunità di gregge: un risultato straordinario, del



Governo e del Paese".

Parole di Guido Nicolini, presidente di Confetra che ha aperto così l'Agorà 2021 ai Tempi di Adriano a Roma, un'edizione speciale perché festeggia, tra l'altro, i 75 anni di vita della Confederazione. Nella sua relazione introduttiva, tuttavia, Nicolini non ha lesinato sferzate all'esecutivo guidato da Mario Draghi, su diversi punti piuttosto discussi nelle ultime settimane: le distorsioni del mercato introdotte con il Green Pass, la circolare ANSFISA che ha limitato la velocità di alcuni carri ferroviari, la mancanza di una politica prioritaria per la logistica, l'uso eccessivo del 'franco fabbrica', l'eccessivo numero dei procedimenti amministrativi, la presenza di Autorità e Agenzie con compiti poco chiari e spesso sovrapposti, il rischio che le merci, a gioco lungo, scelgano altre strade.

"Il Green Pass obbligatorio ha comportato non poche difficoltà per il nostro settore – argomenta Nicolini – Molti dei nostri lavoratori sono extracomunitari, oppure arrivano dall'Est Europa, e o non hanno ricevuto vaccini oppure se ne sono visti inoculare uno non riconosciuto dall'EMA. Avevamo segnalato per tempo questo problema, ma abbiamo corso il rischio di falcidiare la forza lavoro interna, oltre che di bloccare rifornimenti e approvvigionamenti di materie prime via gomma dall'estero. E questo problema è stato evitato solo in extremis. Ma tutto poteva essere affrontato prima e meglio, senza far gravare sulle imprese i costi aggiuntivi, imprese già colpite da due anni di lavoro in condizioni proibitive".

Ancora, secondo il numero uno di Confetra, "il nostro Paese non ha mai messo fra le priorità una politica per la logistica. Occorre invece una seria politica industriale, una Logistica 4.0 sulla scorta di quanto fatto con Industria 4.0: non meri sussidi, bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo e green".

Per quanto riguarda le pastoie burocratiche, Nicolini evidenzia che "L'Italia è l'unico Paese europeo con oltre 400 procedimenti amministrativi che gravitano sulla merce e sui vettori, posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni: abbiamo necessità di uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali. E siamo gli unici nel Vecchio Continente ad avere una struttura come l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che pretende di essere finanziata dall'intero settore logistico nonostante sia liberalizzato e in larghissima misura asset free e nonostante la regolazione riguardi solo i gestori delle infrastrutture. E tutto questo senza dimenticare l'Autorità Garante delle Comunicazioni per i trasporti postali, l'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici, l'Autorità Garante del Mercato. Infine, gli altri Stati comunitari non sono cattivi pagatori come quello italiano".

Il presidente di Confetra fa notare a Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che "più la logistica va in affanno, affronta extra costi e perde competitività più le merci vanno altrove". Insomma, non bastano "nuove dighe foranee o i corridoi Ten-T, perché senza fluidità e tempi certi le merci continueranno a

preferire Rotterdam a Genova. E se non iniziamo ad occuparci di imprese e regolazione favorevole, anche a livello di digitalizzazione, nella migliore delle ipotesi rischiamo di diventare un mero nastro trasportatore utilizzato per trasportare merci altrui, su vettori altrui, presso mercati di destinazione altrui".

Nel suo messaggio introduttivo Nicolini affronta anche il tema del 'franco fabbrica', facendo notare che la media europea è del 23%, quella italiana del 23%, "e finché sarà il compratore straniero a venire a prendersi la merce, la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri".

Il numero di Confetra critica poi le ultime determinazioni di ANSFISA e le "modifiche estemporanee al Codice della Strada che puniscono i trasporti eccezionali", ma chiude ricordando come la Confederazione compia 75 anni: "Siamo la più antica e grande organizzazione italiana del settore trasporto merci e logistica: C'eravamo quando l'Italia repubblicana è ripartita dopo la seconda guerra mondiale, ci siamo oggi con il nostro talento e le nostre forze per sostenere questo immane sforzo di ricostruzione dei fondamentali economici, sociali e produttivi del Paese".

Il ministro Giovannini ‘promette’ un nuovo decreto dedicato alla logistica (FOTO)



Enrico Giovannini

Roma – “Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico con il gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza”. Lo ha detto nel corso del discorso tenuto all’Agorà 2021 il presidente di Confetra, Guido Nicolini, rivolgendosi al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. “Signor Ministro – ha aggiunto Nicolini – la logistica è il trionfo del just in time e qui pare si voglia giocare per perdere la partita della competitività internazionale invece che per vincerla”. Poi ancora: “Hai voglia a costruire nuove dighe foranee o ultimare i corridoi Ten-T: senza fluidità e tempi certi, le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova, oppure per il cargo aereo Francoforte a Malpensa”.

Quello che Confetra chiede urgentemente è una semplificazione del quadro regolatorio che sovraintende le attività di trasporto merci, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo.

Il ministro Enrico Giovannini ha ‘risposto’ difendendo strenuamente il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sottolineando che “transizioni green e digitale non sono una moda, sono un must”. Oltre ai fondi del programma Next Generation Eu ci saranno le risorse dei Fondi di sviluppo e coesione, le Finanziarie e altri stanziamenti anche per il dopo 2026. “Perché stiamo assistendo a un cambio di logica: diversamente dal passato ora si finanziano solo i progetti che esistono, non quelli che si fanno solo se ci sono i fondi come avveniva in passato” ha affermato il ministro.

Il passaggio forse più importante dell’intervento di Giovannini è stato quello in cui ha fatto cenno a un futuro nuovo provvedimento normativo per la logistica delle merci: “Con la Consulta capiremo se servirà un veicolo normativo come è stato il decreto Infrastrutture”, per “ragionare sull’accelerazione” della transizione e “arrivare a un nuovo Piano nazionale della logistica e della mobilità”.

Nell’occasione il ministro ha lanciato un messaggio diretto al settore privato che “dovrà trovare forme d’aggregazione più forti perché la competizione è fortissima. Siamo un po’ indietro – ha detto – sulla transizione digitale ma la digitalizzazione dei processi è da fare lungo tutto la filiera. Se i soggetti sono più grandi e forti possono guidare (non solo attuare) queste trasformazioni”.

C’è poi un’altra transizione che sta molto a cuore a Giovannini ed è quella che riguarda “un maggiore coinvolgimento del mondo femminile su questi temi. La presenza femminile può rompere i modi classici di guardare le cose; un tema non solo culturale ma anche di politica industriale”.

Nicola Capuzzo



Confetra chiede al Governo un ‘tavolo software’ per la logistica italiana

Roma – “La competitività internazionale si gioca sulla logistica”, per questo è “necessario costruire una filiera logistica italiana forte”. Questo il messaggio che Confetra recapita oggi al governo dal palco dell’Agorà.

in un momento storico dove il Covid ha reso evidente l’importanza che ha il sistema logistico per le imprese italiane e per la popolazione, pur evidenziandone anche le difficoltà. All’indomani di una crisi che ha coinvolto tutti e che ha messo a dura prova anche il sistema logistico del Paese (si veda ad esempio la questione Green Pass) è il momento, secondo la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, di ripensare questo sistema.

Le richieste all’esecutivo sono quelle di “aprire un vero e proprio ‘Tavolo Software’ con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che ci consenta di lavorare finalmente su politiche industriali per il settore, digitalizzazione, internazionale, ex works, semplificazioni. Le riforme a costo zero vanno fatte subito” sottolinea il presidente di Confetra, Guido Nicolini.

Logistica al servizio dell’import/export

Secondo le informazioni rese noto dalla Confederazione oggi la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l’intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. In Italia la media è invece del 73% e, finché sarà prevalentemente il compratore estero a “venirsi a prendere la merce”, la nostra logistica continuerà a essere in posizione di sudditanza rispetto a competitor stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Nel nostro Paese abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con 1/4 dei volumi tedeschi: “Ciò significa un’offerta di vezione stradale debole e frammentata”.

Transizione digitale

Ciò che chiede Confetra è una Logistica 4.0. Su 110 mila imprese operanti in Italia, circa l’85% ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, la “transizione digitale” rischia di essere un miraggio. Investono in quella direzione le imprese che hanno liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Le Pmi che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia

presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l'offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate.

Transizione burocratica

L'Italia è l'unico Paese in Europa con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali, ed è uno dei pochi Paesi in Europa che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l'adozione della lettera di vettura elettronica. La definitiva approvazione del relativo regolamento ministeriale metterà una pezza a questa criticità anche se fino alla completa attuazione del Sudoco continueranno a esistere possibili doppi controlli sulle merci da parte di Dogane e Guardia di Finanza più varie altre verifiche da parte ad esempio dell'Usmaf.

Oltre a ciò la confederazione presieduta da Guido Nicolini ricorda che l'Italia regola i rapporti commerciali civilistici delle spedizioni internazionali ancora sulla base delle regole del Codice Civile che recepisce un Regio Decreto del 1942. In tema di regolazione tariffaria dei trasporti sottolinea come, mentre negli altri Stati europei vengono regolate solo le reti gestite in regime di monopolio, in Italia alle competenze del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili sono state sovrapposte quelle di altre Autorità, a partire dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che stanno via via proliferando. "Infine gli altri Stati comunitari non sono cattivi pagatori come quello italiano, non solo nei confronti dei creditori commerciali, ma anche nei confronti degli operatori che vanno a credito con le imposte e devono attendere oltre un anno per i rimborsi" rileva ancora Confetra.

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza va nella giusta direzione secondo la confederazione dei trasporti. "Il fatto stesso che circa il 25% delle risorse tra Pnrr e relativo Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti e della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese. Un comparto trasversale e indispensabile all'industria manifatturiera come al turismo, all'agricoltura come all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese".

Celebrati a Roma i primi 75 anni di Confetra (FOTO)



Il consiglio direttivo di Confetra

Roma – Con un cocktail organizzato presso Coffe House Palazzo Colonna a Roma, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha festeggiato i suoi primi 75 anni d'età alla presenza di tutte le associazioni di categoria aderenti.

Oltre un centinaio di persone hanno preso parte alla celebrazioni di quello che il presidente della Confederazione, Guido Nicolini, ha definito come un traguardo importante e un riconoscimento della funzione che Confetra svolge come attività di lobby e di supporto alla categoria del trasporto merci.



Lo staff di Confetra



Il consiglio direttivo di Confetra



Guido Nicolini - Ivano Russo





Guido Nicolini

Non è passata inosservata, fra le altre, la presenza di Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio, insieme ad Andrea Manfron, segretario di Fai Confrtrasporto, così come quella di Alberto Stancanelli, Capo di gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, oltre ai direttori Enrico Pujia e Fabio Croccolo, più Giuseppe Catalano, vertice della struttura tecnica di missione dello stesso dicastero, e Marcello Minenna, direttore generale dell'Agenzia delle Dogane. La rappresentanza confindustriale era garantita da Thomas Baumgartner, presidente di Anita, così come è stata segnalata la partecipazione anche di un rappresentante di Assologistica. Fra i volti noti anche il sondaggista Nando Pagnoncelli e Massimo Marciani (Freight Leaders Council).

Presenti, attraverso i rispettivi segretari o direttori generali, anche Assoport, Assiterminal e Confitarma. Fra le port authority hanno risposto all'appello Mario Mega (AdSP dello Stretto di Messina), Pino Musolino (AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale) e Giovanni Pettorino (AdSP Mar Adriatico Centrale).

Praticamente al gran completo le territoriali di Confetra, così come le associazioni direttamente aderenti alla confederazione: Fedespediti (con Silvia Moretto), Anama (Alessandro Albertini), Alsea (Betty Schiavoni), Trasportounito (Maurizio Longo), Spediporto (Alessandro Pitto), Federagenti (Alessandro Santi), Nicla Caradonna (Aiti) e Fedit (Enzo Solaro).

Il trasporto ferroviario merci era rappresentato da Andreas Nolte (Assofer) e Piero Solcà (Fercargo); quello degli spedizionieri doganali da Bruno Pisano (Assocad) e Massimo De Gregorio (Anasped).

Durante il suo breve discorso, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha dato spazio ai saluti del Ministro del lavoro, Andrea Orlando, della viceministra del Mims, Teresa Bellanova, e del deputato della Lega, Edoardo Rixi. Sotto la supervisione del direttore generale della confederazione, Ivano Russo, è stato dato spazio anche agli autori della pubblicazione consegnata agli invitati e intitolata: “Confetra, la Logistica, il Paese: 75 anni di storia comune”.

Confetra: un pezzo di storia economica del Paese



ROMA – A poche ore dall’inizio dell’Agorà di **Confetra** che quest’anno torna in presenza, abbiamo intervistato **Ivano Russo**, direttore generale della confederazione.

75 anni fa nasceva Confetra: cosa è cambiato da quel momento? “Tutto, non solo nella logistica” dice ai nostri microfoni.

“Per noi è motivo di orgoglio e un’emozione pensare di essere nati mentre l’Italia diventava una Repubblica e le donne potevano finalmente votare, rappresentando così un pezzo della storia economica del Paese”.

Da quel giorno si guarda avanti e ora si punta alla “rinascita” nel 2022: “Dovremo tornare non ai numeri del 2019, quando comunque l’Italia aveva diversi problemi economici, ma almeno a prima del 2008, quando la crisi ci colpì, crisi dalla quale non ci siamo mai ripresi completamente” aggiunge il direttore di Confetra.

In questo senso il Covid può essere visto, con il Pnrr, come un’opportunità che possa portare l’Italia a livelli economici migliori.

Il futuro delle imprese di spedizioni secondo Albertini: resilienza e collaborazione

*Contributo #versoagorà di Confetra a cura di Alessandro Albertini **

** presidente Anama e vicepresidente Fedespedi*

I dati degli ultimi mesi testimoniano la crescita vertiginosa del traffico gestito dai corrieri espressi grazie ai cambiamenti del modello di acquisto da parte dei consumatori. Le compagnie di navigazione perseguono con determinazione una politica di acquisizioni e sviluppo verticale con lo scopo di acquisire il controllo dell'intera catena logistica per garantire ai propri clienti un servizio door to door. I marketplace sempre più sono prima di tutto un player globale nei trasporti e nella logistica.

In questo contesto sembra venire a mancare lo spazio per le imprese di spedizioni.

È indubbio che viviamo una stagione cruciale per le imprese di spedizioni. Mi pare di essere tornato agli inizi della mia carriera, nei primi anni '90, quando si dibatteva sulle prospettive delle imprese di spedizioni a seguito della diffusione del trasporto containerizzato.

Allora molti osservatori non prevedevano un futuro roseo per le nostre imprese. Eppure, in questi trent'anni le imprese di spedizioni sono aumentate e cresciute, dimostrando una grandissima capacità di adattamento al nuovo contesto.

Oggi la sfida è molto più complicata: il mondo cambia più rapidamente e le esigenze dei consumatori diventano sempre più complesse, non dobbiamo nascondercelo. La competizione non si gioca più solo nel settore delle spedizioni ma si allarga alle compagnie di navigazione, agli operatori di autotrasporto e di logistica che ampliano il loro raggio di azione e soprattutto ai grandi marketplace e ai corrieri espressi.

Inoltre, per restare sul mercato occorre fare investimenti importanti, in particolare nella digitalizzazione, nella standardizzazione e nella ottimizzazione dei processi interni ed esterni.

In un mondo sempre più globale dove tutto si risolve con un click, percepiamo la volontà di sostituire il know how specifico, che è ancora insostituibile, con le macchine e/o con l'intelligenza artificiale.

È quindi indubbio che il nostro settore stia subendo e subirà ancora nei prossimi anni, profonde trasformazioni che lo modificheranno. Ciò, però, non vorrà dire che le imprese di spedizioni spariranno. Come hanno saputo fare nel corso degli anni passati, cambieranno, si trasformeranno.

Resteranno sul mercato le imprese più resilienti, sia grandi che piccole e medie, così come esisterà uno spazio per il bravo artigiano e per il bravo negoziante.

Oggi la sfida che dobbiamo affrontare è unica e, forse, anche ad armi impari. Non possiamo solo denunciare la corsa crescente da parte dei vettori marittimi al gigantismo navale; come imprenditori e manager dobbiamo reagire a certe situazioni di mercato. Vedo nelle nostre imprese lo spirito combattivo che ci ha sempre caratterizzato ben declinato in questa sfida innovando, investendo e reinventandosi; confido che il Pnrr possa essere un'ulteriore leva a supporto della internalizzazione delle nostre imprese.

Le risposte che la categoria sta dando alla mancanza di spazi e di certezze del mercato evidenziano la natura unica dello spedizioniere che risponde organizzando in proprio voli e viaggi, noleggiando velivoli e navi container. Inoltre, offre alla clientela nuove soluzioni come la via ferroviaria per i trasporti Asia – Europa o trasporti intermodali nave / aereo.

Per meglio affrontare la contesa con i nuovi player che entrano nel nostro mercato, le grandi multinazionali, ma non solo loro, stanno procedendo con acquisizioni che possano dargli quella massa critica necessaria per competere nel futuro.

Un'ultima riflessione: la fragilità di approvvigionamento delle catene globali del valore ha messo in evidenza la strategicità della filiera logistica, così come sottolinea sempre correttamente Confetra (che avrà modo di approfondire l'argomento nel corso dalla Agorà che si terrà il prossimo 16 novembre). Questo è un enorme vantaggio per le imprese di spedizioni che, meglio di ogni altro operatore, sanno gestire l'intera filiera di trasporto, rispondendo in tempi rapidi alle criticità, trovando soluzioni diversificate a colli di bottiglia che si possono venire a creare. È sempre stato il lavoro dello spedizioniere, quello di saper risolvere problemi: nessun'altra categoria ha la stessa capacità progettuale poiché pochi sono attivi nei vari ambiti e modalità necessari per spostare le merci.

Sono quindi fiducioso sul futuro delle nostre imprese anche se vedo una criticità che in Italia facciamo fatica a superare e che potrebbe essere un ostacolo: l'incapacità di collaborare tra noi, creando reti di imprese o Associazioni temporanee d'impresa (Ati), in particolare tra le imprese medio piccole, per generare quella massa critica necessaria a sviluppare progettualità condivise come invece succede in altri paesi Europei. Su questo dobbiamo lavorare e credo che la Fedespedi possa giocare un ruolo di guida e di indirizzo estremamente positivo.

“Alsea: “Con il Pnrr le riforme sono la vera occasione che l’Italia deve cogliere”

*Contributo a cura di Betty Schiavoni **

** presidente Alsea*

La vera opportunità del PNRR non sono gli oltre 200 miliardi da spendere. I soldi non sono mai mancati all’Italia: prova ne sono, tra gli altri, gli svariati miliardi di Euro dei fondi EU che l’Italia non è riuscita a spendere negli anni passati. L’opportunità da cogliere è quella delle riforme: fiscale, della giustizia, della scuola, della concorrenza, le semplificazioni.

Quella su cui intendiamo porre l’accento oggi è però quella della Pubblica Amministrazione, in discussione in questi mesi in Parlamento, con un focus sui dipendenti pubblici. La nostra Pubblica Amministrazione registra diverse criticità: una distribuzione territoriale del personale non omogenea, una età dei dipendenti avanzata, un numero non congruo di dipendenti nei diversi rami della PA, un livello di digitalizzazione ed efficientamento non adeguato, criteri di selezione del personale in diversi casi non meritocratici.

Ecco la prima parola chiave della riforma della PA: “meritocrazia” che deve subito accompagnarsi alla seconda “attrattiva” a cui aggiungiamo una terza “equilibrata nella distribuzione territoriale”. La nostra PA deve cioè attrarre personale capace, selezionato tramite concorsi trasparenti e processi efficienti. Spesso, infatti, fatti i concorsi i vincitori devono attendere anche anni prima di entrare in ruolo. È ovvio che i migliori in quel lasso di tempo trovano altri impieghi che, spesso, non sono poi disposti a lasciare quando giunge la chiamata della PA. Ciò anche perché questi ruoli sono in alcune circostanze mal retribuiti. Questo è un altro aspetto su cui intervenire.

Occorre offrire retribuzioni eque ricorrendo anche a formule ormai d’uso comune nel privato: la retribuzione variabile in funzione del risultato. Occorre cioè, stabilita una retribuzione minima fissa, prevederne una quota variabile in funzione dei risultati raggiunti. Il tema degli obiettivi è un altro elemento topico: occorre che la PA li determini non solo su base quantitativa ma anche qualitativa. I funzionari doganali non dovrebbero essere premiati (solo) per il numero di controlli effettuati ma anche per i traffici che sono riusciti ad attrarre in Italia.

Uscendo dal nostro ambito, il vigile urbano dovrebbe essere premiato non solo per le sanzioni che eleva ma anche e soprattutto per come e quanto riesce a rendere fluido il traffico. E così via. I concorsi devono essere fatti su base territoriale, senza prevedere l’obbligo del ricongiungimento familiare. Si evitano così non solo le diseguaglianze che esistono oggi tra pubblico e privato, ma anche lo svuotamento di uffici territoriali a discapito di altri.

registrasse che in ufficio ci fossero magari a nome di altri uffici che hanno una sovrabbondanza di personale si potrebbero distribuire i carichi di lavoro in maniera omogenea, non generando ritardi e di d'economia per il commercio internazionale. Da fruitori dei servizi della PA, ci sentiamo di proporre questi pochi suggerimenti per la riforma che si sta sviluppando.

Purtroppo verificiamo come uno dei principi cardine sopra descritti, la meritocrazia, non è stato applicato nella sua interezza nel DL 80 2021 convertito nella legge 113/2021 con modifiche, recante misure per potenziare la PA per l'esecuzione del PNRR, così come magistralmente messo in evidenza da Sabino Cassese sul Corriere della Sera qualche tempo fa.

In verità il Governo nel decreto aveva dato attuazione al principio della meritocrazia ma poi il Parlamento ha introdotto alcune modifiche che ne riducono il significato. Allora riteniamo doveroso rilanciare una proposta del Prof. Tito Boeri, ovvero quella di modificare l'art. 97 della Costituzione laddove consente alla PA di assumere personale fuori concorso.

Questa riforma costituzionale riporterebbe al centro del villaggio la meritocrazia ed avrebbe il merito di non valere solo per il tempo dell'applicazione del PNRR ma di essere, finalmente, strutturale.

A proposito di Pubblica Amministrazione, occorrerebbe parlare delle procedure e della loro semplificazione che hanno un peso così rilevante nella vita dei cittadini e delle imprese. Però, è un tema troppo importante da confinarlo in poche righe e potremo approfondirlo in altra occasione. Il 16 novembre, ad Agorà, la nostra Confederazione avrà modo di approfondire anche questi temi, cruciali per superare lo stallo in cui il nostro Paese si trova da troppi anni.

Una logistica di sistema per la resilienza economica

I porti sono la piattaforma naturale di approdo e partenza delle merci in Italia, e la Sicilia è uno dei luoghi con le potenzialità inesprese. L'opinione del presidente di Confetra Sicilia

di Mauro Nicosia, presidente di Confetra Sicilia

L'importanza strategica del sistema logistico nazionale quale asse portante della capacità di un sistema economico di essere "resiliente" è ormai un aspetto universalmente riconosciuto e condiviso da tutti. La logistica è infatti un settore essenziale e in particolare quella marittima può diventare uno straordinario volano di sviluppo anche grazie al posizionamento strategico dei porti siciliani.

In questo contesto infatti i porti siciliani – come parleremo anche durante l'evento di Confetra 'Agorà' - possono avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che hanno dimostrato di voler continuare ad insistere, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita.

L'analisi dei mercati la cui piattaforma logistica naturale è il sistema portuale della sponda sud del Mediterraneo è il piano sul quale fondare le scelte infrastrutturali per il Sud. È infatti da questa direttrice che, nel medio periodo, sembra dovranno svilupparsi maggiormente i traffici. Per rendere la Sicilia e il mezzogiorno un gate d'ingresso al mercato europeo bisogna costruire un'offerta logistica che provi ad anticipare le esigenze di questi traffici.

La Sicilia, punto nodale dal quale si dipanano molte delle autostrade del mare attive oggi in Italia, può essere il fulcro di un sistema portuale le cui potenzialità sembrano ancora in gran parte inesprese. I porti di Catania e Palermo (quest'ultimo insieme a molti dei restanti porti della Sicilia Occidentale) hanno sviluppato molto il traffico Ro-Ro negli ultimi anni rendendo l'isola intera un hub del short sea shipping (traffico a breve distanza), e dei 100.000 Teu movimentati annualmente in Sicilia, più del 60% sono appannaggio del solo porto di Catania. Il porto di Augusta, con circa 20 mln di tonnellate movimentate, è il terzo per volumi, dopo Trieste e Cagliari, nelle rinfuse liquide, ed infine il sistema portuale dello stretto di Messina continua ad assolvere al ruolo di gateway di persone e merci da e per l'Isola (nel 2019 sono transitate per il porto di Messina 995 mila mezzi) e di primissimo piano nel settore delle rinfuse liquide (17 mln di tonnellate movimentate).

L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano. Lo Scandinavian-Mediterranean Corridor (Helsinki-Malta) tra le reti TenT dell'Unione

Europea è certamente uno dei più strategici e considera i porti di Messina, Palermo ed Augusta asset importanti. Il porto di Augusta, per la conformazione della sua rada, per gli spazi disponibili e per il contesto territoriale nel quale è inserito è già un candidato ad assolvere il doppio ruolo di porto Hub e Gateway. Infine, la presenza del porto di Catania a poche miglia e di infrastrutture come l'aeroporto di Catania (che con la realizzazione di una seconda pista e il potenziamento del sistema cargo potrebbe diventare strategico nel panorama logistico mediterraneo) e il polo intermodale completano il quadro di un sistema dalle grandi potenzialità. La capacità di un territorio e delle sue infrastrutture di attivare e stimolare attività manifatturiere di trasformazione e lavorazione delle merci permette infatti di accrescere notevolmente il valore economico generato da ogni singolo container in transito.

La logistica moderna si basa sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell'hinterland. Il potenziamento quindi dell'offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti che sappiano quindi superare l'effetto bottle neck tra i porti e il loro contesto territoriale di riferimento. La competitività dei porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi. Tali connessioni, materiali ma anche immateriali, devono apparire adeguate a gestire l'aumento del traffico che i principali porti siciliani si candidano a fronteggiare. Ancora troppo marginale, anche per la mancanza di adeguate infrastrutture (il ponte sullo Stretto primo fra tutti), è infatti la percentuale di merce che utilizza il trasporto combinato.

È necessario quindi sviluppare un piano di potenziamento delle infrastrutture esistenti, adeguandole alle sfide che il contesto euromediterraneo presenta e agli standards europei. L'ampliamento delle superfici portuali, l'adeguamento delle banchine ad ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di GNL, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l'offerta di banchine elettrificate al servizio di traffico passeggeri e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in "Smart road" dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete ferroviaria e degli interporti siciliani. Queste sono solo alcune delle azioni che renderebbero più attrattivo il sistema logistico siciliano. La programmazione dei fondi UE per il Mezzogiorno e il PNRR sono quindi opportunità da non perdere.

In questo scenario le due Zone economiche speciali (ZES) istituite in Sicilia Occidentale ed Orientale possono diventare una opportunità alla quale affidare questa prospettiva. Lo snellimento delle procedure autorizzative previste all'interno delle ZES, più che i vantaggi economici sono il presupposto per rendere attrattive le realtà portuali di Catania, Augusta, Messina e di Palermo. Ma le sole ZES potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali. L'esenzione di IVA e dazi per le merci extra UE possono infatti rappresentare un valido strumento di supporto per rendere le ZES siciliane ancora più competitive.

“Con il Pnrr le riforme sono la vera occasione che l’Italia deve cogliere”

*Contributo a cura di Betty Schiavoni **

** presidente Alsea*

La vera opportunità del PNRR non sono gli oltre 200 miliardi da spendere. I soldi non sono mai mancati all’Italia: prova ne sono, tra gli altri, gli svariati miliardi di Euro dei fondi EU che l’Italia non è riuscita a spendere negli anni passati. L’opportunità da cogliere è quella delle riforme: fiscale, della giustizia, della scuola, della concorrenza, le semplificazioni.

Quella su cui intendiamo porre l’accento oggi è però quella della Pubblica Amministrazione, in discussione in questi mesi in Parlamento, con un focus sui dipendenti pubblici. La nostra Pubblica Amministrazione registra diverse criticità: una distribuzione territoriale del personale non omogenea, una età dei dipendenti avanzata, un numero non congruo di dipendenti nei diversi rami della PA, un livello di digitalizzazione ed efficientamento non adeguato, criteri di selezione del personale in diversi casi non meritocratici.

Ecco la prima parola chiave della riforma della PA: “meritocrazia” che deve subito accompagnarsi alla seconda “attrattiva” a cui aggiungiamo una terza “equilibrata nella distribuzione territoriale”. La nostra PA deve cioè attrarre personale capace, selezionato tramite concorsi trasparenti e processi efficienti. Spesso, infatti, fatti i concorsi i vincitori devono attendere anche anni prima di entrare in ruolo. È ovvio che i migliori in quel lasso di tempo trovano altri impieghi che, spesso, non sono poi disposti a lasciare quando giunge la chiamata della PA. Ciò anche perché questi ruoli sono in alcune circostanze mal retribuiti. Questo è un altro aspetto su cui intervenire.

Occorre offrire retribuzioni eque ricorrendo anche a formule ormai d’uso comune nel privato: la retribuzione variabile in funzione del risultato. Occorre cioè, stabilita una retribuzione minima fissa, prevederne una quota variabile in funzione dei risultati raggiunti. Il tema degli obiettivi è un altro elemento topico: occorre che la PA li determini non solo su base quantitativa ma anche qualitativa. I funzionari doganali non dovrebbero essere premiati (solo) per il numero di controlli effettuati ma anche per i traffici che sono riusciti ad attrarre in Italia.

Uscendo dal nostro ambito, il vigile urbano dovrebbe essere premiato non solo per le sanzioni che eleva ma anche e soprattutto per come e quanto riesce a rendere fluido il traffico. E così via. I concorsi devono essere fatti su base territoriale, senza prevedere l’obbligo del ricongiungimento familiare. Si evitano così non solo le disuguaglianze che esistono oggi tra pubblico e privato, ma anche lo svuotamento di uffici territoriali a discapito di altri.

Il PNRR prevede poi di spendere svariati miliardi di Euro per la digitalizzazione della PA. Sfruttiamo questa occasione anche per far funzionare la macchina statale in maniera coordinata. Le pratiche digitali non devono per forza seguire una ripartizione su base territoriale consentendo così di superare le carenze di alcuni territori. Nel nostro lavoro capita che alcuni uffici, di regola quelli portuali e quelli del nord Italia dove si concentra la gran parte degli scambi internazionali, in certi periodi registrino dei ritardi nell'espletamento delle pratiche per smaltimento ferie, malattie, in particolare nel periodo estivo e natalizio. Succede con molte amministrazioni che intervengono nel momento doganale (dogane, Usmaf PCS GDF, ecc). Se fosse creata una centrale unica e si registrasse che in ufficio ci fossero ritardi a fronte di altri uffici che hanno una sovrabbondanza di personale si potrebbero distribuire i carichi di lavoro in maniera omogenea, non generando ritardi e di d'economia per il commercio internazionale. Da fruitori dei servizi della PA, ci sentiamo di proporre questi pochi suggerimenti per la riforma che si sta sviluppando.

Purtroppo verificiamo come uno dei principi cardine sopra descritti, la meritocrazia, non è stato applicato nella sua interezza nel DL 80 2021 convertito nella legge 113/2021 con modifiche, recante misure per potenziare la PA per l'esecuzione del PNRR, così come magistralmente messo in evidenza da Sabino Cassese sul Corriere della Sera qualche tempo fa.

In verità il Governo nel decreto aveva dato attuazione al principio della meritocrazia ma poi il Parlamento ha introdotto alcune modifiche che ne riducono il significato. Allora riteniamo doveroso rilanciare una proposta del Prof. Tito Boeri, ovvero quella di modificare l'art. 97 della Costituzione laddove consente alla PA di assumere personale fuori concorso.

Questa riforma costituzionale riporterebbe al centro del villaggio la meritocrazia ed avrebbe il merito di non valere solo per il tempo dell'applicazione del PNRR ma di essere, finalmente, strutturale.

A proposito di Pubblica Amministrazione, occorrerebbe parlare delle procedure e della loro semplificazione che hanno un peso così rilevante nella vita dei cittadini e delle imprese. Però, è un tema troppo importante da confinarlo in poche righe e potremo approfondirlo in altra occasione. Il 16 novembre, ad Agorà, la nostra Confederazione avrà modo di approfondire anche questi temi, cruciali per superare lo stallo in cui il nostro Paese si trova da troppi anni.

de Crescenzo (Confetra Mezzogiorno): "Assetto logistico e questione meridionale"

L'assetto logistico e la questione meridionale - Domenico de Crescenzo, coordinatore della Confetra Mezzogiorno interviene con alcune riflessioni sul futuro di Napoli e del Mezzogiorno.

«La logistica costituisce il vettore della modernizzazione» - scrive il coordinatore della Confetra Mezzogiorno - «Senza il suo apporto decisivo la globalizzazione non si sarebbe potuta determinare nelle forme che conosciamo, con processi di delocalizzazione così intensi e spinti. Siamo passati, nel breve volgere di due decenni, dalla prevalenza della logica distrettuale, con unità produttive connesse entro un perimetro geograficamente limitato, alla fabbrica mondo, un reticolo di relazioni tra clienti e fornitori su scala globale.

La logistica è stata il tessuto connettivo della globalizzazione ed il fattore strategico di vantaggio competitivo che ha trasformato la gerarchia delle concorrenze tra industrie e territori. Mentre prima la logistica era una funzione servente della produzione, essa ha costituito il vettore principale della modernizzazione.

Noi non l'abbiamo compreso, in Italia e nel Mezzogiorno in particolare. Abbiamo creduto di poter mantenere le nostre posizioni di vantaggio competitivo indulgiando su un modello industriale che non poteva tenere rispetto ai cambiamenti imposti dalla logica emergente dei mercati, che era caratterizzata dalla costruzione delle catene globali del valore. Ci siamo arroccati nella conservazione dello stereotipo distrettuale della piccola e media impresa, quando nel mondo tornavano a comandare le grandi aziende multinazionali.

Sono oltre 140.000 le grandi conglomerate che guidano i processi di riconfigurazione dei mercati, e che dettano legge nella articolazione delle catene globali del valore, attraverso uno spietato meccanismo di concorrenza interna tra fornitori che schiaccia i margini di profitto delle piccole e medie imprese per allargare i margini di profitto alla piramide alta della organizzazione produttiva.

La logistica costituisce il mastice delle catene globali del valore e rappresenta l'arte più avanzata del processo di produzione.

La Germania ha perfettamente compreso le linee di tendenza che andavano maturando, e di conseguenza ha **investito nella logistica, nella ricerca e sviluppo**, nell'economia della conoscenza. **Noi ci siamo invece attardati sulla difesa delle aziende in crisi**, abbiamo preferito cristallizzare un modello di sviluppo ormai inadeguato, e ci siamo adagiato su un plateau di stagnazione della ricchezza prodotta e della produttività totale dei fattori.

Non abbiamo capito che le infrastrutture e le connessioni erano il crocevia della trasformazione, e che l'economia dei trasporti era diventata geopolitica e geostrategia. La discussione si è fermata sulle singole opere infrastrutturali, senza un disegno di sistema. Se non si comprende dove si vuole andare, inevitabilmente non si capisce di quali infrastrutture abbiano bisogno.

Il Mezzogiorno ha così da un lato perso la presenza delle grandi aziende pubbliche nei settori di base (chimica e siderurgia), ha perso l'intervento straordinario, ed è rimasto senza bussola strategica, privando anche l'Italia di una direzione di marcia.

Il Mediterraneo non è soltanto il nostro orizzonte, ma anche la prospettiva necessaria dell'Europa. Abbiamo perso quella bussola, quando, a fine degli anni Ottanta del secolo passato, l'asse comunitario si è spostato ad est, per effetto della riunificazione tedesca, mentre il Mediterraneo è restato solo il mare delle migrazioni. Intanto prima la Cina, con l'acquisizione del porto del Pireo e la costruzione delle infrastrutture in Nord Africa, e poi la Turchia e la Russia, con la presenza militare nel Mare Nostrum, ci hanno ricordato che il Mediterraneo è il cuore strategico delle connessioni, che concentra oltre un quarto del traffico marittimo mondiale.

L'Europa ancora non sta reagendo con un proprio strategia, ed anche il Next Generation EU rischia di essere, da questo punto di vista, un passaggio a vuoto. Nel regolamento che ha istituito il Recovery Fund era prevista la possibilità che diversi Paesi europei potessero presentare progetti congiunti di interesse comune. Non è successo, ne' per il Mediterraneo ne' per altro tema. Siano ancora una Europa che è sommatoria di Stati e non una federazione di popoli. Proprio sulla logistica e sulla prospettiva mediterranea su gioca un pezzo di futuro decisivo dell'Europa.

In questo contesto il Mezzogiorno può giocare un ruolo significativo; con Le ZES che possono diventare un'opportunità. Lo snellimento delle procedure autorizzative previste all'interno delle ZES, tempi celeri e soprattutto certi nell'ottenimento delle autorizzazioni sono alcune delle condizioni basilari sulle quali costruire un percorso di "appetibilità" economica delle realtà portuali del Mezzogiorno; a partire dai suoi porti. Gli scali marittimi infatti costituiscono la cerniera delle cerniere, perché connettono i trasporti di lunga percorrenza con il corto raggio e con il territorio. Visto che siamo a

Napoli, utilizziamo l'esempio del nostro porto per svolgere qualche considerazione di carattere generale

Il porto di Napoli è la macchina industriale e logistica più rilevante della Regione, deve essere soggetto produttivo di strategie economiche. Con la pandemia questo fenomeno è ancora più visibile: la logistica è stata la cerniera vitale della resilienza, ed oggi è il cuore pulsante della possibile ripresa. I cicli della politica sono in Italia parabole di lunghissimo periodo, incompatibili con i tempi del mercato.

È bastata una nave incagliata nel Canale di Suez per mandare in tilt il sistema logistico internazionale. Viaggiamo con uno stock di prodotti che hanno una durata massima di cinque giorni, e dobbiamo sincronizzare i nostri orologi in questo breve lasso di tempo.

Viviamo una realtà logistica italiana a rimorchio, in quanto non possediamo player nazionali di dimensione europea e mondiale. Nel nostro stesso Paese, se prendiamo la graduatoria dei primi 10 operatori logistici che operano in Italia, sono due sono italiani, e si collocano al sesto ed all'ottavo posto della classifica. Gli altri sono tutte multinazionali della logistica, che governano il nostro ciclo logistico, anche perché la nostra industria vende prevalentemente franco fabbrica, assegnando la gestione del valore aggiunto logistico agli operatori internazionali.

Prima ancor di occuparci delle infrastrutture, che pure sono importanti, dovremmo mettere in campo una politica industriale della logistica, che è stata parte fondativa della strategia tedesca di rafforzamento della competitività, attraverso le acquisizioni di DHL e di Shenker da parte rispettivamente delle poste e delle ferrovie tedesche.

Un paese che non dispone di una rete di connessioni e di servizi di collegamento competitivi per il tessuto industriale perde la sua battaglia ancora prima di combatterla. Incentivare l'industria italiana ad utilizzare la vendita franco destino e lavorare per il consolidamento di attori logistici nazionali competitivi sui mercati internazionali costituiscono due assi strategici di intervento. Senza un modello di politica industriale della logistica lo sforzo di potenziamento delle Infrastrutture sarà solo parziale e destinato a non consolidare tutti i benefici possibili per il tessuto economico.

Quanto agli investimenti sulle reti si continua ad inseguire la nostra arretratezza, piuttosto che progettare il nostro futuro. I nodi della rete vanno interconnessi in modo efficiente per favorire l'intermodalità e la qualità delle infrastrutture deve essere tale da migliorare la struttura di costo. Pensiamo al rapporto tra porti e rete ferroviaria, che ancora oggi è appesantito dal costo delle manovre, e dai limiti di portata della rete nazionale, che non consente nel Mezzogiorno nemmeno l'esercizio di treni con 750 metri di lunghezza, mentre oggi in Europa, ma in parte anche nel Nord Italia, viaggiano convogli superiori ai 2.000 metri, con effetti facilmente immaginabili sulla struttura del costo per tonnellata trasportata.

Non tenere la barra dritta sulla programmazione decisa è una delle malattie italiane: si ricomincia sempre d'accapo, e così si realizza davvero poco, considerati tutti gli altri vincoli che pure ora in parte sono stati rimossi. Continuiamo a esercitare un atteggiamento dove c'è sempre tutto da rifare. Così si perde solo del gran tempo, ed i nostri porti sono la fotografia di un museo di archeologia industriale.

Intanto il mondo procede a tappe forzate, soprattutto verso la digitalizzazione: ormai la blockchain non è una aspirazione ma una realtà, che consente di risparmiare almeno il 15% dei costi amministrativi e burocratici dei trasporti. I porti italiani sono nati nel cuore delle città, verrebbe da dire. Ma è una affermazione sbagliata: sono le città ad essere nate attorno al porto. Già questa precisazione conferma il dialogo storicamente difficile che si è instaurato tra gli scali marittimi ed i centri urbani. La lotta si è svolta sostanzialmente attorno alla occupazione ed al presidio degli spazi, sostanzialmente replicando nel tempo la sindrome del Muro di Berlino.

Le moderne tecnologie ci consentono oggi di ricorrere facilmente ad uno sguardo dall'alto, utilizzando un drone. E allora la visione diventa inevitabilmente unitaria, e consente di elaborare qualche proposta capace di guardare avanti, verso il futuro. Gli indicatori economici ci segnalano, al netto del Covid-19, un calo del PIL del Mezzogiorno del 6% negli ultimi 10 anni a fronte di una crescita del paese del 2.4% e di una media europea del 11.7%.

Purtroppo l'evidente marginalizzazione del Sud del Paese è testimoniata, da alcune cifre drammatiche che citiamo a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Tasso di disoccupazione al 18% che continua a crescere.
- Percentuale di NEET(non occupati né in formazione) al 33% contro il 22% del resto del paese.
- Costo del denaro per le aziende del Mezzogiorno è del 50% più alto rispetto al resto del paese.

Non c'è più tempo per i proclami, bisogna agire senza indugio. L'evidente carenza infrastrutturale è uno dei maggiori freni a qualsiasi politica di sviluppo, occorre ripensare integralmente alle infrastrutture in una logica di vera e propria politica industriale.

Conclude de Crescenzo «Il nostro evento Agorà, a cui partecipano esponenti di spicco del mondo politico, universitario e tecnico, ci auguriamo che dia degli spunti e delle idee per il miglioramento del nostro amato mezzogiorno».

Deandreis: “Logistica, resilienza e innovazione per la competitività delle imprese”

11 Novembre 2021 - Redazione



Pubblichiamo l'intervento di Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, tra i partner scientifici dell'Assemblea pubblica di Confetra, Agorà 2021 (16 novembre – Roma)

La logistica, come dimostrato anche dalle analisi di SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) più di tutti i settori ha mostrato la sua resilienza e la sua funzionalità proprio durante gli ultimi sconvolgimenti mondiali legati alla pandemia. Ciò non toglie che anche tale comparto abbia risentito della disruption causata dal Covid-19.

Difatti, la crisi che attanaglia la logistica non accenna ancora ad attenuarsi dopo quasi due anni dall'inizio dell'evento pandemico. A partire dalla seconda metà del 2020 si è assistito a una vera e propria esplosione dei noli container sulle principali rotte commerciali: lo Shanghai Containerized Freight Index, uno degli indici più utilizzati per il calcolo delle rate di nolo, nel terzo trimestre del 2021 ha raggiunto la media di 4289 punti, riportando un + 255% sul 2020 e addirittura un + 443% sul 2019.

La rilevanza dell'aumento dei noli va anche letta in combinata con il dato che vede la logistica valere il 12% del Pil del mondo. Un comparto che assicura funzionalità a tutta l'economia e che non si è mai fermato nemmeno nei momenti più bui mostrando carattere e forza.

Trait d'union tra mare e terra ha disegnato la vocazione soprattutto dell'Europa. Il settore con il 9% circa del Pil europeo, l'8% degli occupati, e il 4% di tutte le aziende è uno dei principali comparti dell'UE, svolge un ruolo fondamentale di connessione fisica con i mercati interni ed esterni, oltre a favorire lo sviluppo economico e la coesione territoriale e sociale. Le 900mila imprese europee, difatti, testimoniano l'operatività del settore chiamato a rispondere alle mutevoli esigenze di altri comparti ed impegnato – oggi più che mai – a far fronte alle nuove richieste sia della produzione sia della distribuzione. Un settore innovativo per vocazione perché capace di adeguarsi prontamente ai cambiamenti del mercato. Rivolto a soddisfare le crescenti esigenze di una domanda sempre più differenziata in grado di offrire un servizio al cliente che sia sempre più *Taylor made* ed efficiente.

In questo contesto l'Italia ha oggi più che mai (in un'epoca di *reshoring*) la possibilità di incidere. Molti i settori coinvolti: dai macchinari, all'elettronica, ai mobili, all'abbigliamento; colossi quali Ikea e Benetton hanno riavvicinato parte delle loro produzioni spostandole dall'Asia all'area del Mediterraneo con l'obiettivo di avvicinare aree di produzione e di destinazione. Sebbene soltanto il 2% delle imprese pensi di rientrare, l'Italia è il secondo paese a mostrare questa tendenza con la maggior parte (43%) delle aziende in rientro dal Far East.

In questo contesto la logistica italiana può avere parte attiva più diretta nel fluidificare l'attività manifatturiera. Oggi che le filiere tendono ad accorciarsi, l'imprenditoria logistica italiana multiforme e flessibile, ma comunque di dimensione più contenuta, può avere maggiori spazi di manovra. Le circa 90mila imprese logistiche italiane (che rappresentano circa il 10% dell'UE) che occupano quasi 1,5 milioni di addetti, producono circa 80 miliardi di fatturato e generano circa il 9% del PIL del Paese, sono chiamate alla sfida dei mercati di maggiore prossimità che sono quelli dell'area euro-med.

Ciò si traduce anche in un rafforzamento di prospettiva per le rotte marittime a corto raggio, il cosiddetto Short Sea Shipping, che nel Mediterraneo vede l'area più intensa a livello europeo con circa 660 milioni di tonnellate trasportate, il 34% del totale. In tale ambito di corto raggio, l'Italia si mantiene leader proprio nel bacino del Mediterraneo con una quota di mercato del 37% nonché tenutaria del primato mondiale per flotta Ro-Ro, particolarmente adeguata a questo tipo di navigazione. Attività che rende l'Italia protagonista della *green economy*.

Ciò avviene, però, in un'epoca di competizione crescente. Come evidenziato dai principali indicatori mondiali di competitività logistica (Logistics Performance index -LPI della World Bank) e connettività marittima (Liner Shipping Connectivity Index- LSCI dell'Unctad) che vedono l'Italia rispettivamente al 19° e 16° posto in classifica ancora lontana dai best competitor europei.

Appare quindi evidente- anche a causa della competitività stringente- la necessità di rafforzare il Paese partendo dalle infrastrutture di connessione.

I nostri scali, la nostra rete ferroviaria, i nodi di scambio soffrono ancora di problemi infrastrutturali, lato mare e lato terra, e di capacità intermodale limitata. I tempi di gestione di scarico/carico sono molto lunghi e sono numerose le criticità connesse alla morfologia del territorio. Servono interventi mirati e, in questo senso, i fondi del PNRR sembrano un'opportunità irripetibile. A favore della logistica, intermodalità e porti il PNRR nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" stanziava 31,4 miliardi di euro, di cui 6,3 rivenienti dal Fondo Complementare. A favore dei porti sono previsti quasi 4 miliardi: potenziamento dei porti, cold ironing, efficientamento energetico, ultimo miglio ferroviario. Dalla Missione 5 "Inclusione e Coesione" sono, inoltre, previsti inoltre 630 milioni a favore delle ZES, uno strumento di marketing territoriale che si è rivelato vincente e in cui molti paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Alla logistica dunque il compito di connettere l'Italia in modo efficiente, sostenibile e funzionale sia migliorando le connessioni interne sia rendendo il paese quell'Hub logistico Euro-Mediterraneo di cui da tempo si parla. Ne parleremo ad Agorà tra pochi giorni.

Verso l'Agorà di Confetra: Becce guarda ai porti



ROMA – Pochi giorni ci separano alla data del 16 Novembre con l'Agorà di Confetra a Roma che riunirà i diversi settori rappresentati dalla confederazione.

Con **Luca Becce**, presidente di **Assiterminal**, si guarda al settore portuale e a quanto previsto nei finanziamenti inseriti nel Pnrr.

“Sulla carta -dice Becce- il Governo ha destinato parecchi miliardi per investimenti da realizzare nei porti e a quanto vi ruota intorno per il periodo 2021-2026 e oltre, a vari titoli: accessibilità marittima; aumento selettivo della capacità portuale; efficientamento energetico ed ambientale; ultimo e penultimo miglio ferroviario e connessione con i porti; ultimo miglio stradale; etc..

Tutti temi che affronteremo nel corso di Agorà del 16 Novembre.

La portualità deve quindi affrontare in tempi ristretti un potenziamento/miglioramento infrastrutturale, nonché una impegnativa evoluzione volta alla riduzione dell’impatto ambientale attraverso tra l’altro l’elettrificazione delle banchine, l’installazione impianti cold ironing, l’utilizzo di energie alternative quali Gnl e biomasse. Il tutto cercando di non incidere negativamente sulla normale operatività dei servizi svolti negli ambiti portuali da parte dei diversi operatori”.

Il presidente sottolinea come questa sia una sfida importante, in ordine alla quale bisognerà verificare come e con quali tempi verranno concretamente utilizzate le risorse impiegate, al fine di migliorare effettivamente le performances e la produttività nei porti da parte dei vari attori privati e pubblici in tal senso.

“Con riferimento alle transizioni ambientale e tecnologica andrebbe anche valutato -continua Becce- se gli investimenti previsti siano adeguati alle evoluzioni del mercato dei trasporti e se i meccanismi messi in atto siano efficaci per coniugare al meglio gli investimenti privati con quelli pubblici.

A questo riguardo occorre senz’altro **semplificare tra l’altro l’assetto regolatorio e le procedure riguardanti la realizzazione di infrastrutture e sovrastrutture portuali**, a partire dai dragaggi e dall’approfondimento dei fondali, specie laddove vengano utilizzate forme di partenariato pubblico-privato”.

Il presidente di Assiterminal affronta anche il problema dei sostegni temporanei agli operatori portuali colpiti dagli effetti della pandemia: “È necessario pensare all’immediato futuro ma questo non ci deve distogliere dal presente.

Infatti, occorre che in sede di conversione in legge del Decreto Legge n.121/2021 vengano recepite le proposte presentate da Assiterminal

riguardanti rispettivamente i concessionari portuali, con particolare riguardo a quelli svolgenti servizi ai crocieristi, nonché la proposta, condivisa peraltro dalle parti stipulanti il Ccnl lavoratori dei porti, intesa a introdurre misure di incentivazione al pensionamento anticipato dei lavoratori appartenenti alle imprese di cui artt. 16,18 L.84/94, ciò senza oneri aggiuntivi dello Stato”.

La pandemia ha inoltre evidenziato come farraginosità e eccessiva burocrazia dell’Amministrazione rendono difficoltoso attuare le azioni governative in tempi ragionevoli.

“Tuttavia speriamo che nella realizzazione degli interventi infrastrutturali ed altri in ambiti portuali sinergici al Pnrr venga rispettato il cronoprogramma stabilito.

Riteniamo infine che quanto sin qui rappresentato vada accompagnato da un **accorato invito rivolto alle associazioni datoriali e alle associazioni sindacali di settore”**.

Infatti si ritiene necessaria una maggiore coesione tra le associazioni e le organizzazioni sindacali interessate alla portualità, ricordando il ruolo fondamentale rivestito dalle attività portuali nella Blue Economy, nei trasporti e nella logistica, come evidenziato da numerose indagini e rapporti.

“Se si vuole essere convincenti ed incisivi nei confronti del Governo e del Parlamento occorre una maggiore coesione tra le associazioni e le organizzazioni del settore, al fine di condividere e presentare proposte coese, di interesse generale per la portualità e per il Paese, tenendo conto delle sfide e prospettive future, seguendone nelle opportune sedi l’evoluzione e il recepimento delle medesime proposte”.

Quella di oggi, aggiunge Becce, è una fase connotata ancora da parecchie incertezze e da un quadro evolutivo che presenta opportunità e rischi, “una fase in cui ciascuno, superando personalismi e particolarismi, deve dare il proprio contributo costruttivo in vista del perseguimento di obiettivi generali nell’interesse dell’economia marittimo portuale italiana.

In altre parole e in breve -chiude- pure gli operatori economico/sociali con

i loro comportamenti (più coesi) possono contribuire a migliorare le attività portuali, in parallelo al processo di semplificazione normativa e burocratica del quale il nostro settore abbisogna”.

Allarme di Assohandlers: “Sono a rischio 3.000 lavoratori”

*Contributo a cura di Vito Mangano **

- *Direttore generale Assohandlers*

Le principali attività di handling erano un tempo tipiche della compagnia aerea dalle quali erano considerate strategiche in quanto comprendevano: check-in; imbarco, sbarco e trasporto in pista di passeggeri e merci; carico e scarico bagagli e merci; assistenza passeggeri e merci in transito; pulizia e sanificazione dell'aeromobile; attività di assistenza in pista dell'aereo e dell'equipaggio in arrivo e partenza (attività di rampa); elaborazione del piano di bilanciamento del carico dell'aeromobile; assistenza e ricerca bagagli smarriti (lost & found). L'attività richiede la fornitura dei mezzi e delle tecnologie necessari alle singole funzioni: bus interpista, scale per imbarco e sbarco passeggeri, elevatori per scarico bagagli e merci dalle stive, mezzi speciali per traino aeromobili, generatori di corrente, compressori ad alta potenza per riavvio motori degli aeromobili, sistemi informatici, etc. A titolo esemplificativo, l'investimento per consentire l'assistenza di un aeroplano wide body di tipo Boeing 777 ammonta a 2,5 milioni di euro circa.

Queste attività sono state via via terziarizzate dalle compagnie aeree che erano alla ricerca di efficienza economica e, grazie al D.Lgs n°18 del 1999 che ha liberalizzato le attività di handling, sono state affidate a soggetti economici privati con elevato know how, opportunamente certificati e vigilati dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, diversi quindi dalle società aeroportuali e dalle compagnie aeree. Attualmente le principali società di handling sono gestite da imprenditori privati e sono aziende che, oltre a impiegare la maggior parte della manodopera presente in ambito aeroportuale, sono diventate sempre più *capital intensive*. Il settore impiega circa 10.000 persone, per un fatturato complessivo che nel 2019 è stato approssimativamente di 600 milioni di euro.

Nel 2020 a causa della pandemia il traffico aereo si è ridotto di circa l'80%, con punte del 100% in alcuni aeroporti italiani; nel 2021 si prevede una riduzione di traffico poco inferiore a quella dell'anno precedente (65-70% circa).

Analoga riduzione ha colpito il fatturato delle aziende di handling con una crisi di liquidità mai riscontrata prima. Conseguentemente l'80% circa del personale è stato posto in cassa integrazione. Gli analisti di settore stimano un ritorno ai livelli di traffico pre-pandemia tra fine 2024 e inizio 2025. Anche questi saranno temi che svilupperemo durante Agorà 2021.

La legge di bilancio e i successivi decreti legge hanno previsto un ristoro di 65 milioni di euro per i danni subiti dalla pandemia, quale sostegno ai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra provvisti di certificazione. Fino ad ora non è stato emanato il provvedimento legislativo con le

procedure previste per accedere a tale ristoro e non è ancora chiaro quali siano i settori che appartengono alla categoria dei prestatori di servizi soprarichiamata; è ragionevole includere tra questi, oltre agli handler, anche i caterer e le aziende petrolifere che negli scali riforniscono il carburante agli aerei.

Dalle precedenti considerazioni si evince con chiarezza quanto sia oggettivamente sperequato e irrilevante il contributo di sostegno di 65 milioni previsto (rispetto agli 800 milioni per i concessionari aeroportuali). Al riguardo, attenendosi ai criteri previsti dalla legge di bilancio, le richieste stimate per le sole aziende di handling, ammonterebbero a 300 milioni circa. Se considerassimo l'intero comparto dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra provvisti di certificazione la cifra potrebbe arrivare a 1 miliardo di euro.

Un altro aspetto importante, oltre alla crisi economico-finanziaria che nei punti precedenti abbiamo sinteticamente illustrato, è la gestione del personale in eccedenza. La drastica riduzione del traffico aereo ha imposto alle aziende di handling di usufruire degli ammortizzatori sociali, in particolare della Cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs). Questo perché solo con quest'ultimo strumento è possibile accedere al Fondo di solidarietà per il trasporto aereo (Fsta) che consente d'integrare fino all'80% della retribuzione l'indennità di sostegno al reddito per il lavoratore sospeso dal lavoro. Tale ammortizzatore sociale prevede non soltanto un contributo aziendale del 9% per il primo anno e del 12% per l'anno successivo, calcolato sulla retribuzione totale dei lavoratori posti in Cigs, ma ha dei limiti temporali che le aziende di handling hanno già raggiunto. Il Governo, infatti, nei primi mesi del 2021 ha concesso all'intera filiera del trasporto aereo, quindi anche agli handler, di usufruire della cosiddetta Cassa integrazione in deroga Covid. Tale ammortizzatore sociale, già utilizzato da altri comparti industriali dall'inizio della pandemia, non prevede costi aziendali e non ha particolari vincoli nell'utilizzo.

La Cassa in deroga Covid ha, però, come limite temporale dicembre di quest'anno e se non sarà rinnovata per almeno il 2022 costringerà le aziende di handling ad attivare una procedura di mobilità per circa 3.000 persone. Ciò considerando anche l'impossibilità di usufruire della Cigs, sia per gli alti costi aziendali sia per i vincoli temporali previsti: come abbiamo già detto, la quasi totalità delle aziende di handling hanno già usufruito dell'intero periodo concesso dalle norme.

I temi che al momento sono prioritari per l'handling, già portati all'attenzione dei Ministeri interessati (Mims, Mef e Lavoro) e necessari a garantire nei prossimi mesi la sopravvivenza delle aziende del settore, sono sostanzialmente due. Il primo: ottenere i ristori già concessi e successivi stanziamenti più coerenti con le particolari condizioni economico-finanziarie dovute agli effetti negativi della pandemia sul traffico aereo. Al riguardo sono pure da considerare le ripetute crisi di Alitalia con i conseguenti periodici tagli d'attività che hanno causato ad alcuni handler, loro fornitori, perdite di fatturato e crediti insoluti.

Il secondo: ottenere l'estensione per almeno tutto il 2022 della Cassa in deroga Covid, in modo da evitare che a fine di quest'anno venga aperta una procedura di mobilità per il personale in esubero (stimato in circa 3.000 unità). Questa richiesta è condivisa dall'intera filiera del trasporto aereo (aeroporti, handling, catering, compagnie aeree).

Pnrr: idee e progetti al centro di “Agorà 2021”

“Ne parleremo, come sempre, tenendo insieme produzione e trasporto, logistica e manifattura, infrastrutture e qualità della regolazione” dice il presidente Guido Nicolini

“Ci confronteremo su questi primi 100 giorni di Pnrr: attese, progetti, idee, azioni per traghettare il futuro, del nostro settore e dell’intero Paese – **dice il presidente di Confetra Guido Nicolini** nel presentare l’edizione 2021 di Agorà che si terrà il prossimo 16 novembre – Siamo consapevoli di avere innanzi a noi una sfida epocale: massimizzare fino all’ultimo euro le tante risorse impegnate dal Piano proprio a sostegno della mobilità e delle infrastrutture sostenibili, ed accelerare finalmente quel processo riformatore che – a prescindere dagli investimenti – è sempre più urgente e sempre più indispensabile per consentire al sistema trasportistico e logistico nazionale di competere sui mercati globali”.

“Ne parleremo, come sempre, tenendo insieme produzione e trasporto, logistica e manifattura, infrastrutture e qualità della regolazione. Perché hardware e software sono importanti allo stesso modo e, senza un “Sistema Paese” efficiente e performante nel suo insieme, nessun comparto da solo può ripartire o fare la differenza” ha concluso **Nicolini**.

Molto atteso il focus su “gli italiani ed il Pnrr”, fondamentale per comprendere il clima sociale che sta accompagnando la robusta ripresa economica del Paese dopo l’annus horribilis 2020. Ma **Agorà 2021 chiuderà anche le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione**, la più antica e grande Organizzazione di rappresentanza del Settore della logistica e del trasporto merci. “Nella bicchierata, che si terrà a Roma il 15 sera, sarà presentato un volume che raccoglie e racconta i principali passaggi di questa importante storia che incrocia, fin dall’anno di nascita il 1946, **la storia della Repubblica**. Foto d’epoca, rassegne stampa originali, documenti d’archivio ed un video per rivivere insieme le tappe salienti di un lungo percorso”.

Interverranno ad Agorà, tra gli altri, Ennio Cascetta, Massimo Deandreis, Marcello Minenna, Zeno D’Agostino, Vito Grassi, Fabrizio Dallari, Carlo Ferro, Nando Pagnoncelli, Raffaella Paita.
Conclude Enrico Giovannini.

Agorá Confetra: "Dal PNRR le sfide Green e Digital della Logistica e del Paese"

Torna Agorá Confetra, "la piazza" di dibattito della Logistica italiana, "finalmente di nuovo in presenza" - dice il presidente Guido Nicolini - "Orgogliosi di concludere con la nostra Agorà le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione".

ROMA- Di nuovo in presenza, almeno in parte, ma in presenza. Parte da qui il presidente di Confetra **Guido Nicolini** nel presentare l'edizione 2021 di Agorà che si terrà il **prossimo 16 novembre**.

Tema sfidante, dal PNRR al futuro: le sfide Green e Digital della Logistica e del Paese. "Ci confronteremo su questi primi 100 giorni di PNRR: attese, progetti, idee, azioni per traghettare il futuro, del nostro Settore e dell'intero Paese.

Siamo consapevoli di avere innanzi a noi una sfida epocale: massimizzare fino all'ultimo euro le tante risorse impegnate dal Piano proprio a **sostegno della mobilità e delle infrastrutture sostenibili**, ed accelerare finalmente quel processo riformatore che – a prescindere dagli investimenti – è sempre più urgente e sempre più indispensabile per consentire al sistema trasportistico e logistico nazionale di competere sui mercati globali" ha dichiarato il presidente Nicolini.

"Ne parleremo, come sempre, **tenendo insieme produzione e trasporto, logistica e manifattura, infrastrutture e qualità della regolazione.** Perché hardware e software sono importanti allo stesso modo e, senza un "Sistema Paese" efficiente e performante nel suo insieme, **nessun comparto da solo può ripartire** o fare la differenza" ha concluso Nicolini.

Molto atteso il focus su **"gli italiani ed il PNRR"**, fondamentale per comprendere il clima sociale che sta accompagnando la robusta ripresa economica del Paese dopo l'annus horribilis 2020. Ma Agorà 2021 chiuderà anche le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione, la più antica e grande Organizzazione di rappresentanza del Settore della logistica e del trasporto merci.



Interverranno ad Agorà, tra gli altri, **Ennio Cascetta**, **Massimo Deandreis**, **Marcello Minenna**, **Zeno D'Agostino**, **Vito Grassi**, **Fabrizio Dallari**, **Nando Pagnoncelli**, **Raffaella Paita**.
Conclude il ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, **Enrico Giovannini**.

(FERPRESS) - Roma, 3 NOV -Di nuovo in presenza, almeno in parte, ma in presenza. Parte da qui il Presidente di Confetra Guido Nicolini nel presentare l'edizione 2021 di Agorà che si terrà il prossimo 16 novembre.

Tema sfidante: dal PNRR al futuro: le sfide Green e Digital della Logistica e del Paese. “Ci confronteremo su questi primi 100 giorni di PNRR: attese, progetti, idee, azioni per traguardare il futuro, del nostro Settore e dell'intero Paese. Siamo consapevoli di avere innanzi a noi una sfida epocale: massimizzare fino all'ultimo euro le tante risorse impegnate dal Piano proprio a sostegno della mobilità e delle infrastrutture sostenibili, ed accelerare finalmente quel processo riformatore che – a prescindere dagli investimenti – è sempre più urgente e sempre più indispensabile per consentire al sistema trasportistico e logistico nazionale di competere sui mercati globali” ha dichiarato il Presidente.

“Ne parleremo, come sempre, tenendo insieme produzione e trasporto, logistica e manifattura, infrastrutture e qualità della regolazione. Perché hardware e software sono importanti allo stesso modo e, senza un “Sistema Paese” efficiente e performante nel suo insieme, nessun comparto da solo può ripartire o fare la differenza” ha concluso Nicolini.

Molto atteso il focus su “gli italiani ed il PNRR”, fondamentale per comprendere il clima sociale che sta accompagnando la robusta ripresa economica del Paese dopo l'annus horribilis 2020. Ma Agorà 2021 chiuderà anche le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione, la più antica e grande Organizzazione di rappresentanza del Settore della logistica e del trasporto merci. Nella bicchierata, che si terrà a Roma il 15 sera, sarà presentato un volume che raccoglie e racconta i principali passaggi di questa importante storia che incrocia, fin dall'anno di nascita il 1946, la storia della Repubblica. Foto d'epoca, rassegne stampa originali, documenti d'archivio ed un video per rivivere insieme le tappe salienti di un lungo percorso.

Interverranno ad Agorà, tra gli altri, Ennio Cascetta, Massimo Deandreis, Marcello Minenna, Zeno D'Agostino, Vito Grassi, Fabrizio Dallari, Carlo Ferro, Nando Pagnoncelli, Raffaella Paita.
Conclude Enrico Giovannini.

Per consultare il programma [clicca qui](#).

Nicolini: “Finalmente di nuovo in presenza!”



ROMA – “L’Agorà di Roma del 16 Novembre chiuderà le celebrazioni per i 75 anni di Confetra e lo farà, finalmente in presenza!” **Guido Nicolini**, presidente della Confederazione presenta la nuova edizione della “piazza” di dibattito della logistica italiana.

Dal Pnrr al futuro: le sfide Green e Digital della Logistica e del Paese. Si riparte da qui per un confronto sui primi 100 giorni di Piano nazionale:

“Attese, progetti, idee, azioni per traguardare il futuro, del nostro settore

e dell'intero Paese" spiega il presidente.

"Siamo consapevoli di avere innanzi a noi una sfida epocale: massimizzare fino all'ultimo euro le tante risorse impegnate dal Piano proprio a sostegno della mobilità e delle infrastrutture sostenibili, ed accelerare finalmente quel processo riformatore che a prescindere dagli investimenti è sempre più urgente e sempre più indispensabile per consentire al sistema trasportistico e logistico nazionale di competere sui mercati globali" dice Nicolini.

Il tema si svilupperà tenendo insieme produzione e trasporto, logistica e manifattura, infrastrutture e qualità della regolazione. "Perché hardware e software sono importanti allo stesso modo e, senza un "Sistema Paese" efficiente e performante nel suo insieme, nessun comparto da solo può ripartire o fare la differenza" conclude.

Spazio sarà dato anche alla comprensione del clima sociale che accompagna la ripresa economica con il focus su "gli italiani ed il Pnrr".

A Roma saranno intervistati secondo il programma **Ennio Cascetta, Massimo Deandreis, Marcello Minenna, Zeno D'Agostino, Vito Grassi, Fabrizio Dallari, Carlo Ferro, Nando Pagnoncelli, Raffaella Paita**, lasciando chiudere la mattina al ministro **Enrico Giovannini**.

Agorà 2021 chiuderà anche le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione, la più antica e grande Organizzazione di rappresentanza del Settore della logistica e del trasporto merci.

Durante il brindisi che anticiperà l'Agorà il 15, sarà presentato un volume che raccoglie e racconta i principali passaggi di questa importante storia che incrocia, fin dall'anno di nascita, il 1946, la storia della Repubblica. Foto d'epoca, rassegne stampa originali, documenti d'archivio ed un video per rivivere le tappe salienti di un lungo percorso.

2021: “Dal PNRR al futuro. Le transizioni green e digital. Le sfide della logistica italiana”



Il 16 novembre a Roma torna in presenza l'appuntamento di Confetra che chiude le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione

Roma – “Dal PNRR al futuro: le sfide green e digital della **Logistica e del Paese**”. E’ questo il titolo sfidante dell’**edizione 2021 di Agorà**, la “piazza” di dibattito organizzata il 16 novembre da Confetra, la più antica e grande Organizzazione di rappresentanza del settore della logistica e del trasporto merci . L’appuntamento, in programma il 16 novembre a Roma, chiude le celebrazioni per i 75 anni della Confederazione.

“Di nuovo in presenza, almeno in parte, ma in presenza”. Parte da qui il presidente **Guido Nicolini**. “Ci confronteremo su questi primi 100 giorni di PNRR: attese, progetti, idee, azioni per traghettare il futuro, del nostro Settore e dell’intero Paese – spiega il **presidente** -. Siamo consapevoli di avere innanzi a noi una sfida epocale: massimizzare fino all’ultimo euro le tante risorse impegnate dal Piano proprio a sostegno della mobilità e delle infrastrutture sostenibili, ed accelerare finalmente quel processo riformatore che – a prescindere dagli investimenti – è sempre più urgente e sempre più indispensabile per consentire al sistema trasportistico e logistico nazionale di competere sui mercati globali”.

“Ne parleremo, come sempre, tenendo insieme produzione e trasporto, logistica e manifattura, infrastrutture e qualità della regolazione. Perché hardware e software sono importanti allo stesso modo e, senza un “Sistema Paese” efficiente e performante nel suo insieme, nessun comparto da solo può ripartire o fare la differenza”, conclude **Nicolini**.

Molto atteso il focus su “gli italiani ed il PNRR”, fondamentale per comprendere il clima sociale che sta accompagnando la robusta ripresa economica del Paese dopo l’annus horribilis 2020. Nella bicchierata, che si terrà a Roma il 15 sera, sarà presentato un volume che raccoglie e racconta i principali passaggi di questa importante storia che incrocia, fin dall’anno di nascita il 1946, la storia della Repubblica. Foto d’epoca, rassegne stampa originali, documenti d’archivio ed un video per rivivere insieme le tappe salienti di un lungo percorso.

Interverranno ad Agorà, tra gli altri, Ennio Cascetta, Massimo Deandreis, Marcello Minenna, Zeno D’Agostino, Vito Grassi, Fabrizio Dallari, Carlo Ferro, Nando Pagnoncelli, Raffaella Paita. Conclude Enrico Giovannini.

Agorà 2021, Daniele Testi: "Logistica sostenibile non è un ossimoro"

Il presidente di SOS LOGistica sottolinea i passi avanti compiuti dal settore in difesa dell'ambiente. Ma c'è ancora tanto da fare

Daniele Testi*

Ossimoro secondo la Treccani: figura retorica consistente nell'accostare nella medesima locuzione parole che esprimono concetti contrari. Logistica Sostenibile. Per molti anni è stata sicuramente considerata come tale: ovvero un ossimoro.

Lo diciamo con esperienza, ricordando i primi convegni di SOS LOGistica, la prima associazione italiana per la logistica sostenibile, quando per stimolare un ragionamento e l'attenzione sull'opportunità di sviluppare processi di trasporto e supply chain più rispettosi dell'ambiente e della qualità della vita, dovevamo avere almeno un Premio Nobel tra gli invitati. Sono passati ormai 16 anni da questi primi incontri e le cose possiamo con orgoglio dire che sono cambiate, per fortuna in meglio. Ne parleremo anche ad [Agorà 2021](#).

Non vorrei sembrare però troppo entusiasta. È cambiata la sensibilità e il dibattito che mette, finalmente aggiungiamo, la sostenibilità al centro di ogni agenda istituzionale, economica e sociale. Abbiamo iniziative per certificare una crescente maturità in termini di sostenibilità (il marchio di Logistica Sostenibile, il Transport compliance Rating etc). Ad una sensibilità maggiore non corrisponde però sempre un impegno concreto per cambiare processi e modello di governance al fine di introdurre nella strategia aziendale obiettivi, oggettivi, misurabili e concreti per le performance di sostenibilità.

Eppure, insieme al contributo delle nuove tecnologie e dei processi di trasformazione digitale, risulta difficile pensare ad approcci diversi che abbiano maggiore efficacia per aiutare gli operatori della logistica e dei trasporti ad estrarre più valore dalle proprie attività. La sostenibilità quindi come sistema per contrastare lo storico approccio dei committenti che sulla logistica provano a scaricare molte delle loro inefficienze e tutte le tensioni sui costi economici e sociali. Ci sono voluti alcuni anni per introdurre e far crescere il dibattito sugli effetti negativi in termini di esternalità, rispetto alla logistica del capriccio (così come definita dal Freight leaders Club in uno dei suoi più provocatori e interessanti quaderni) ovvero quelle modalità di consegna di oggetti acquistati online con rese di poche ore e costi azzerati o meglio nascosti agli occhi dei consumatori. Una pratica che si ripropone indiscussa, sppur su distanze diverse, nei processi di logistica industriale e trasporto. Processi per i quali i grandi committenti continuano a richiedere rese molto stringenti che potrebbero essere evitate attraverso una programmazione più efficiente della distribuzione e raccolta.

Non si tratta di condizioni richieste per la deperibilità dei beni, come per la catena del freddo e del fresco di prodotti alimentari o farmaceutici/medicali, ma bensì di carichi di merce che potrebbero essere trasportati con modalità meno impattanti e costi sociali inferiori semplicemente migliorando la programmazione di scorte e tempi di presa e consegna più "umani" nel senso di rispettosi degli effetti in termini di congestione, incidentalità, rumore ed emissioni che tali pratiche causano. Siamo quindi ad un bivio. Inserire nuovamente la logistica sostenibile nella definizione di ossimoro o iniziare a percorrere un processo di trasformazione concreta delle attività, facendosi oggettivare tali sforzi in modo che siano riconosciuti e valorizzati lungo tutta la catena del valore e da parte di tutti i soggetti coinvolti. Un esercizio più facile a dirsi che a farsi. Eppure stanno convergendo alcuni aspetti fondamentali:

- una economia che si riprende con tassi di crescita a cui non eravamo abituati da decenni e che ci stanno permettendo di recuperare più velocemente del previsto i numeri pre-covid.
- Un ingente ammontare di finanziamenti e programmi di stimolo che sono orientati, per volere della commissione europea e del governo italiano, su assi coerenti con lo sviluppo delle infrastrutture, della logistica e della mobilità sostenibile ovvero transizione ecologia e trasformazione digitale dei modelli di business.
- Una nuova generazione di studenti e giovani neolaureati che cercheranno di andare a lavorare nelle aziende in grado di mantenere concretamente la promessa di processi a minor impatto ambientale e sociale.
- Un sistema di regole e leggi che tenderà sempre di più a penalizzare chi decida di non impegnarsi per una diminuzione degli impatti ambientali e sociali.

Non voglio essere provocatorio ma servirebbe un green pass della logistica per offrire una corsia preferenziale a tutti coloro che, attraverso investimenti e progetti di change management, hanno deciso di giocare una gara su un campo diverso. Si tratta di una straordinaria opportunità di vedere la logistica e i trasporti come elementi in grado di influenzare le logiche di produzione, distribuzione e vendita di molti prodotti. In UK proprio in queste ore sembrano aver sottostimato questi aspetti al punto di ritornare ad una definizione di logistica molto più aderente alle origini ovvero "come quella disciplina che tratta le attività e le dottrine organizzative intese ad assicurare alle forze armate quanto necessario per vivere, muovere e combattere nelle migliori condizioni di efficienza possibili. Siamo ancora in tempo per cambiare rotta in modo efficace e concreto e non sprecare questa occasione unica.

** presidente di SOS LOGistica*

Logistica

Botta: "In Liguria l'incidenza della Blue Economy è alle stelle e merita attenzione"

Il Direttore Generale di Spediporto sulla costituzione di una Zona Logistica Semplificata

Quando mi viene chiesto perché **SPEDIPORTO** si stia battendo, insieme a tutta la comunità degli operatori portuali ed alle amministrazioni regionali e locali, per la costituzione di una Zona Logistica Semplificata, amo ricordare alcuni dati. La Regione Liguria è il territorio italiano in cui maggiore è l'incidenza del settore della Blue Economy rispetto al totale dell'economia regionale. Primeggia, infatti, al 9,1%, seguita con un importante distacco dalla Sardegna (5,7%) e dal Lazio (5,3%).

Le sole attività portuali, in entrata e uscita, intercettano oltre il 60% del traffico extra UE del sistema economico del Nord Ovest, contribuendo alla creazione di valore aggiunto per circa 10 miliardi di euro su tutto il territorio nazionale. In termini di addetti, fra diretto e indotto, oltre 120.000 unità sono ascrivibili alle attività dello scalo genovese, di cui il 45% operativi in Liguria, mentre il restante 55% è distribuito sul territorio italiano. Analogamente, dal punto di vista fiscale, il sistema genera oltre il 30% del gettito IVA derivante dalle importazioni in ingresso sul territorio nazionale. Infine, il porto di Genova ha consolidato il proprio ruolo di principale gateway in Italia per il traffico containerizzato, condividendo la posizione di leadership del Mediterraneo con il porto spagnolo di Valencia, rappresentando un nodo fondamentale per la logistica del Nord Italia. Non è dunque un caso se la maggior parte degli investimenti strategici di gruppi come Maersk, MSC e PSA e di numerosi fondi di investimento hanno scelto il nostro territorio per scommettere sulla logistica in Italia.

Ma non solo questo, nella Blue Economy troviamo rappresentate molte altre importantissime filiere produttive e di servizi: la filiera industriale e cantieristica; la filiera del



Giampaolo Botta

turismo; la filiera della pesca, dell'acqua cultura, delle estrazioni marine; quella della ricerca e dell'alta tecnologia, la filiera ricettiva. Nel 2018 – in era pre-COVID, si sono registrati, nell'intera Regione ben 77,2 milioni di presenze turistiche (il dato considera non solo la presenza in strutture alberghiere od extralberghiere, ma anche in abitazioni private quali seconde case e residenze di parenti ed amici), con un impatto economico di circa 5 miliardi e 433 milioni di euro.

Questo immenso patrimonio deve essere, ad avviso di **SPEDIPORTO**, non solo valorizzato ma ulteriormente sostenuto per un suo ulteriore rilancio progettuale. Ecco dove si inserisce la nostra idea di lanciare su Genova, nella **VALPOLCEVERA**, il primo esempio italiano di Zona Logistica Semplificata incidente su una **GREEN LOGISTICS VALLEY** che sia funzionalmente e commercialmente collegata a tutte le eccellenze della Blue Economy. Per arrivare a questo, sfruttando i contenuti del c.d. **DECRETO GENOVA** ci siamo presi l'impegno, insieme alle amministrazioni ed agli operatori, di procedere alla declinazione, in bozza, di una

proposta di **PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DEL PORTO DI GENOVA** e del suo retroporto che si fondi su alcuni assunti fondamentali: a) sia elemento fondamentale per la ripresa economica del Paese; b) diventi uno strumento attivo di politica euro-mediterranea; c) diventi elemento di coesione politica nel Nord-Ovest; d) sia garanzia e motore di una crescita economica ancorata ai valori della sostenibilità. Dobbiamo aggiornare la valenza del territorio del Nord-Ovest, il vecchio ed ormai superato triangolo industriale italiano (Mi-Ge-To) deve mutare la sua funzione e trasformarsi in un moderno distretto tecnologico e logistico in grado di sostenere l'industria 4.0 e la valorizzazione degli asset del Paese. La Valpolcevera deve aspirare a diventare, insieme a Genova, il vertice basso di questo nuovo distretto. Ecco perché è importante continuare a lavorare alacremente alla ZLS per Genova e per il suo retroporto di primo miglio, sarà infatti non solo un modello replicabile ma un formidabile innesco per un rilancio dell'economia di tutto il Nord-Ovest Italiano.

Faremo vivere questi temi e questa proposta anche nella prossima Agorà 2021 di Confetra, la nostra "piazza" virtuale per discutere delle prospettive e delle opportunità per il nostro settore.

Giampaolo Botta

I traslocatori chiedono una sezione nell'Albo Autotrasporto

2021-10-29 10:10:41 Michele Latorre

L'Aiti (Associazione Imprese Traslocatori Italiani) ribadisce la richiesta di uno specifico riconoscimento giuridico di questa categoria, che svolge **un'attività "fortemente specialistica"** che prevede l'erogazione di numerose prestazioni di natura tecnico-operativa afferenti a diversi campi di responsabilità giuridica", spiega la presidente di Aiti, Nicla Caradonna. Una caratteristica peculiare è che coincidono le figure del committente e del ricevitore. Inoltre, il trasloco prevede diverse attività specializzate, come il sopralluogo tecnico, la formulazione del preventivo, la firma di un contratto con assunzione di un unico mandato (da domicilio a domicilio), l'uso di personale specializzato ed equipaggiamenti specifici (tra cui camion con allestimenti dedicati) e la richiesta di autorizzazioni (per esempio occupazione suolo pubblico, pratiche doganali, procedure specifiche relative a beni artistici e culturali).

Il traslocatore può anche **svolgere diverse operazioni di preparazione**, tra cui creazione d'imballaggi speciali, deposito in transito, carico e stivaggio in autocarro o in contenitore marittimo o in cargo aereo a seconda della modalità di trasporto che può essere terrestre, marittima o aerea, rimontaggio masserizie nel luogo di destinazione, ed infine intervento di corrispondenti, assicurazioni, conferimento in piattaforme per lo smaltimento dei rifiuti.

L'insieme di queste attività, prosegue la presidente, "rende evidente la **differenza con la figura del trasportatore**, ovvero colui che è responsabile del solo trasporto di merci da un luogo all'altro". Ne consegue che "un autotrasportatore abilitato dall'iscrizione all'Albo ad esercitare l'attività di autotrasporto di merci per conto terzi, non è da questa tutelato anche nel compiere l'attività professionale del traslocatore".

L'associazione aggiunge che il **Codice Civile definisce solo tre figure**: vettore, spedizioniere e spedizioniere-vettore. Però, "il traslocatore svolge un'attività ben più complessa che prevede una serie di segmenti operativi ulteriori, difficilmente riconducibili alle attuali norme del Codice Civile". Quindi, in assenza di una specifica regolamentazione, il traslocatore deve operare come autotrasportatore in conto terzi o spedizioniere.

Per affrontare questa carenza normativa, l'Aiti chiede l'istituzione di una **sezione speciale per i traslocatori** nell'Albo Nazionale dell'Autotrasporto, legittimata anche dalla Legge 298, che ha istituito l'Albo, che prevede la possibilità d'individuare attività di autotrasporto per cui occorrono abilitazioni e requisiti speciali. L'associazione porterà questa richiesta nell'evento Agorà di Confetra, che si svolgerà a metà novembre.

La logistica in Italia è figlia di un dio minore

Pubblichiamo un intervento della presidente di Fedespediti

di Silvia Moretto (presidente Fedespediti)

•

La logistica nel mondo vale 5 trilioni di dollari, **secondo i dati della World Bank**. In Italia, con circa 80 miliardi di euro di fatturato l'anno, la logistica vale il 9% del Pil e conta 90 mila imprese e 1,5 milioni di addetti.

Le imprese di spedizioni internazionali nel nostro Paese generano un fatturato di oltre 15 miliardi di euro l'anno – **circa il 20% del totale dell'intero settore** – e impiegano più di 50.000 addetti, dando il proprio determinante contributo all'industria italiana della logistica. Nonostante questi numeri, **la logistica nel nostro Paese è sempre stata figlia di un dio minore**: ritenuta settore accessorio se non marginale per decenni dalla politica e dalla manifattura nazionali.

Tuttavia, l'accelerazione della globalizzazione e le tensioni geopolitiche che ne sono nate, soprattutto negli ultimi anni (guerra dei dazi Usa-Cina, tensioni tra Cina e Australia, Brexit, etc.) hanno reso evidente a tutti quanto la logistica e le infrastrutture ad essa connesse (porti, aeroporti, ferrovie, strade, reti digitali, etc.) siano **una leva strategica fondamentale per un Paese del G7 come l'Italia**, sia per la sua economia, votata all'export, che per le sue relazioni internazionali, pena la progressiva marginalizzazione nello scacchiere geopolitico internazionale. La pandemia, che ha messo in luce tutta la fragilità dell'attuale organizzazione della **supply chain globale**, ha, se possibile, reso ancora più urgente questa presa di coscienza.

Il punto di partenza lo conosciamo: l'Italia è al 19° posto del Logistics Performance Index della World Bank. Deve fare molto per semplificare, velocizzare, digitalizzare il sistema dei controlli e dei servizi resi alla merce in import ed export. Deve colmare un gap: la Germania, ad esempio, è 1° nel ranking LPI, la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese, tant'è che nel Paese solo il 30% delle imprese sceglie l'Ex Works, contro la media italiana del 73%. **Con le risorse del Pnrr abbiamo l'occasione di colmare questo gap infrastrutturale** – sia materiale sia digitale – e incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain. Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l'e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l'approccio "Ex Works".

Con Confetra abbiamo aperto un dialogo costruttivo con il Governo e con il MIMS per la messa a terra delle risorse del **Recovery Fund** per la digitalizzazione delle imprese della logistica e di quella parte della pubblica amministrazione più direttamente coinvolta nel nostro settore. Dialogo che avrà

modo di fare un ulteriore passo avanti con l'Agorà Confetra 2021, simbolica “piazza” di analisi, confronto, riflessione, e scambio di proposte e idee tra operatori e istituzioni pubbliche.

Oggi ci troviamo davanti a un foglio bianco: abbiamo gli strumenti e abbiamo le risorse per scrivere una nuova pagina della storia della logistica italiana. Il Pnrr ci dà opportunità e strumenti nuovi per cambiare mentalità, per portare a termine obiettivi mai raggiunti e far crescere il sistema logistico del nostro Paese. Tutti, pubblico e privato, **sono chiamati a fare la propria parte perché questi strumenti siano utilizzati correttamente** e velocemente per far guadagnare all'Italia il posto che si merita nel mondo, rispetto alla sua posizione al centro del Mediterraneo, al centro del commercio internazionale.

Nereo Marcucci: qual è il “punto di caduta”?



ROMA – A tre settimane da Agorà 2021 di Confetra, in programma il 16 Novembre a Roma nella suggestiva cornice del tempio di Adriano, Nereo Marcucci, Past President Confetra, ha inviato alla nostra redazione alcune sue riflessioni sull’attuale situazione del settore che pubblichiamo di seguito.

“E’ inevitabile che avviandoci all’Agorà 2021 di Confetra si discuta e si

abbiano letture diverse sull'aspetto più evidente, più "narrabile" e più incidente sugli affari quotidiani che è rappresentato dal livello che hanno raggiunto i noli marittimi nel trasporto container. Del tutto comprensibile se si considerano la difficoltà dell'automotive, i prezzi stellari di alcune materie prime e le preoccupazioni che si vanno diffondendo per i consumi Natalizi (tutte addebitate con qualche torto e qualche ragione a quel fatto).

Mi permetto un'opinione: se i mega profitti annunciati per il 2021 (e 2022?) dalle grandi SS.LL. fossero il risarcimento di altrettanto forti perdite degli anni scorsi (fatto vero su alcune relazioni di traffico) potremmo sperare di "passare a nuttata" comportandoci ognuno per come gli torna meglio: chiedendo – credo giustamente – che se ne discutano le cause e le concause oggettive e le policy soggettive oppure se ne sfruttino le opportunità che si sono create "a valle" facendo, a propria volta, ottimi affari e buoni utili con adeguati mark up, oppure che si chiedano quelli e si pratichino questi...

Credo che il punto vero, il punto "di sistema" che dovrebbe essere indagato dai Governi Nazionali e dell'Unione è quale sia, se vi è, il "punto di caduta" cioè se e quando gli oligopolisti (tali almeno da/verso il Mediterraneo per il traffico containerizzato), dopo aver ottenuto ulteriori deroghe alle normative antitrust comunitarie riterranno che l'equilibrio (di mercato ovviamente e non alla cinese per capirci) tra domanda ed offerta nonché il ritorno alla normalità nel girovagare dei vuoti nonché la normalizzazione della situazione negli USA nonché...ecc ecc cancellerà l'unilateralità dei blank sailing e di tutte le forme che a cascata hanno rafforzato il disallineamento delle forze in campo (shippers, spedizionieri, MTO, autotrasportatori, lavoratori autonomi e dipendenti)

Non credo sia ininfluyente per poter discutere del futuro. Sia il nostro Governo che l'Europa, hanno deciso investimenti miliardari, la restituzione dei quali in gran parte sarà a carico delle generazioni più giovani e di quelle future. Credo che i Governi e l'Europa abbiano prima il dovere che il diritto di valutarne il ritorno in termini di costi benefici nell'interesse del Paese e del Continente, delle aziende produttrici e dei loro dipendenti. Credo che si abbia il diritto – noi cittadini che paghiamo le tasse – di sapere se le SS.LL. seguono gli indirizzi della responsabilità sociale e dell'economia sociale di mercato, praticandone altre solo temporaneamente.

Governo e Parlamento, anche grazie a novità davvero epocali nelle politiche comunitarie, stanno facendo la loro parte per superare annosi gap infrastrutturali. Credo vi sia poco da aggiungere – se non auspicare che il PNRR + FSC + Fondo complementare “atterrino” -come si usa dire oggi- con la tempestività necessaria. La relazione presentata al Consiglio dei Ministri del 23.09 che descrive lo stato di avanzamento lavori delle riforme e risorse da realizzare entro il 31.12. contiene ancora molti “in corso” e quindi credo possa essere interpretato anche come una sollecitazione del Presidente del Consiglio alla “catena di comando” perché ci si muova più velocemente. I Ministeri di riferimento hanno peraltro già compiuti passi e destinato risorse.

Semmai è auspicabile che si lavori ancora di più tra le Rappresentanze Confederali per integrare interventi di politica industriale orizzontali tra manifattura e logistica proseguendo il percorso delineato da alcuni anni da Confetra e Confindustria.

Finalizzandolo davvero ad accentuare il reshoring, le soft supply chain regionali alternative o di duplicazione di quelle globali, la realizzazione di infrastrutture “di prossimità”, l’innovazione e la digitalizzazione intersettoriale.

Bene ha fatto il Presidente Nicolini ad invitare ad un cambio di passo e a chiedere l’apertura anche di un tavolo software per la logistica. **Nicolini** e l’instancabile DG di Confetra **Ivano Russo** stanno coinvolgendo tutte le articolazioni territoriali di Confetra – indispensabili come “base” di sostegno a qualsiasi proposta politica – perché cresca la consapevolezza che la logistica non è solo infrastrutture ma anche (in alcuni casi soprattutto) minore burocrazia. Le imprese logistiche aspettano politiche industriali coerenti con un mondo nel quale avvengono concentrazioni organizzative, innovazione tecnologica e digitale, possibili cambiamenti nei mercati di riferimento tradizionali.

Si debbono affrontare argomenti (pur presenti in parte nella missione 3 del PNRR ed apprezzando i contenuti del decreto legge 121 a proposito di ERMTS sui treni e non soltanto sulle infrastrutture) partendo dai necessari incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica, e, voglio rilanciare temi proposti dal Presidente Nicolini “i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di

fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export". Ed altri temi che sono ormai di discussione quotidiana come la mancanza di 20 mila autisti per l'autotrasporto, lo shopping dei macchinisti ferroviari praticato in danno delle imprese private del settore.

Da tempo Confetra propone un check serio sulle dimensioni medie del tessuto produttivo che rappresenta, per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa nei terminal portuali e nelle imprese di spedizione. Questioni le cui soluzioni devono essere indirizzate da atti di governo. A questo scopo il tavolo che si dice stia elaborando il decreto concessioni da inserire nella Legge sulla concorrenza 2021 potrebbe dare un maggior contributo se coinvolgesse gli attori del settore.

Se la definitiva entrata in vigore del decreto ministeriale per il SuDoCo, (M3C2) è richiamata come "in corso" dal monitoraggio della Presidenza del Consiglio del 23.09, ristagna invece da tempo il DDL per la riforma del codice civile per le spedizioni internazionali avanzato dal CNEL ed elaborato da Confetra/Fedespedi non è in agenda l'adozione della lettera di vettura elettronica, avanza "a singhiozzi" la definizione delle verifiche radiometriche e si realizzano a macchia di leopardo gli sportelli unici amministrativi per i quali sono state emanate linee guida a distanza di cinque anni dalla loro normazione. Per schiodare il Paese dai 490/500 milioni di tonnellate che movimentano dal 2010 e per tornare a produrre ricchezza ed occupazione servono molte idee ed altrettanti interventi sull'hardware ma anche e talvolta soprattutto sul software".

La logistica italiana e la sfida della sostenibilità / ANALISI

I trasporti causano in Europa circa il 25% delle emissioni di CO2 per il 36% dovuta alle merci. Le scelte tecnologiche sui vettori energetici alternativi (elettrico, idrogeno, biocarburanti) non sono ancora mature. Serve una logistica semplice, sicura e sostenibile

di Ennio Cascetta

È ormai chiaro che la sfida della sostenibilità ambientale sarà il banco di prova per tutti nei prossimi decenni. Gli impegni presi a livello planetario ed Europeo con l'Accordo di Parigi ed il Green Deal e i successivi pacchetti di misure quali il **Green Act negli Stati Uniti** e il Fit for 55 in Europa, sono tanto concreti quanto ambiziosi.

I trasporti a livello europeo causano circa il 25% delle emissioni di CO2, ma non in modo uniforme. Il **trasporto delle merci** "inquina" in proporzione molto di più di quello viaggiatori, oggi il 36% delle emissioni dei trasporti è dovuta alle merci. Per l'Ue è uno di quei settori difficili da abbattere (hard to abate) dove non sono ancora mature le scelte tecnologiche sui vettori energetici (elettrico, idrogeno, biocarburanti) per le diverse modalità, gomma, mare, aereo. Sta di fatto che l'incidenza delle emissioni dovute al trasporto merci è in continua ascesa e si stima che entro il 2050 raggiungerà la quota del 50 % delle emissioni dell'intero settore dei trasporti. Né si può immaginare di ridurre le merci trasportate. Questo è il significato del concetto di sostenibilità a tutto tondo: ambientale, certo, ma anche economica e sociale.

Di fronte a questo quadro sarebbe necessaria una **presa d'atto delle reali possibilità del settore della logistica** al raggiungimento degli obiettivi generali, presa d'atto che al momento non si intravede. A mio avviso bisogna mettere in campo una politica eco-razionale. Le cose da fare senza ideologia e molta concretezza sono tante e se ne discuterà nella prossima Agorà di Confetra il 16 novembre.

In Italia, la logistica continua a essere vista come una commodity fungibile e da acquistare al prezzo più basso possibile, come una vite o una lampadina, tanto è vero che essa è di solito affidata al responsabile degli acquisti. Nulla di più sbagliato. Una ricerca recente calcola che **la logistica produce in media il 70% delle emissioni di CO2** della produzione industriale per unità di prodotto. In media, appunto. Per alcuni prodotti di largo consumo, la CO2 prodotta per la sola distribuzione finale è addirittura doppia rispetto a quella emessa per la produzione del bene. Inutile quindi investire per rendere la produzione sempre più sostenibile, se la stessa azienda non si preoccupa nemmeno di conoscere le emissioni causate dalle proprie scelte logistiche, da ciò che accade al di fuori dei propri cancelli.

Torna Agorà Confetra 2021: "Logistica ed economia reale, binomio su cui ricostruire il Paese"

ROMA - Il 16 novembre torna Agorà Confetra quest'anno dal titolo: "Dal PNRR al futuro - Le Transizioni green e digital - Le sfide della Logistica Italiana - " L'Assemblea Pubblica Annuale, finalmente di nuovo in presenza, almeno in parte. La "Piazza" simbolica di Confetra dove si svolge l'analisi, il confronto, la riflessione, e la proposta, giunge alla sua quarta edizione.

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, nel presentare Agorà 2021, scrive:

«Il PNRR, recentemente definitivamente approvato in sede Ecofin, è giunto ai nastri di partenza. 61 miliardi di euro sono destinati ad investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica: oltre il 25% dell'intera dotazione economica del NGEU Italia. Risorse e riforme che si spalmano trasversalmente su 4 delle 6 Missioni che compongono il Piano Nazionale, e già questa è una notizia. Anzi, una doppia notizia: **al nostro Settore è riconosciuto un ruolo assolutamente centrale per la ripartenza del Paese**, ed una funzione trasversale a supporto dell'intero sistema economico nazionale. E' la prima volta nella storia recente del Paese, ed è un risultato nulla a fatto scontato.

Quante volte l'abbiamo detto in questi anni: la logistica rappresenta una industry assolutamente particolare, una commodity strumentale all'intero tessuto produttivo nazionale, il sistema circolatorio dell'economia reale. Senza una logistica efficiente e competitiva, non potranno mai esserci consumi, investimenti e produzione industriale efficienti e competitivi.

Quindi, logistica ed industria produttrice vanno ripensate insieme, come i due asset coerenti di un modello di sviluppo unitario e complessivo. Ne va del futuro del Paese, della sua capacità di presidiare con protagonismo i mercati globali. Resilienza, Digital Trasformazione, Green Transition, Economia delle Connessioni: il momento è ora. Siamo di fronte ad un bivio: imboccare la via dello sviluppo che sposta le statistiche, e che ci consenta di archiviare definitivamente le tante diseconomie strutturali che tarpano le ali al Paese da oltre 30 anni, oppure vivacchiare sperando di recuperare - più o meno - rispetto al 2019 ed al pre - Covid.

La vulnerabilità delle catene del valore e degli approvvigionamenti globali è ormai tema di dibattito pubblico, basti leggere le conclusioni dell'ultimo G7 in Cornovaglia. **Il blocco di Suez per 10 giorni** ha mandato il mondo in tilt. Ciò che oggi sta succedendo con l'impennata dei costi dell'olio, e quindi dei microchip, e che ha prodotto un grave rallentamento della produzione globale di automotive, domani potrebbe accadere con le terre rare ed impattare sulla produzione di smart phone, computer, elettrodomestici. Risorse

naturali – produzione – distribuzione: prima e dopo ogni anello di questa catena c'è il trasporto e la logistica a cucire fasi, momenti, passaggi.

Ecco la sfida: accompagnare il processo di ricostruzione economica del Paese ripartendo da un binomio, logistica – economia reale – troppo spesso in Italia dimenticato».

Guido Nicolini - Presidente Confetra

Testi (Sos Logistica): “Serve oggettivare i risultati della logistica a zero emissioni promossa dai grandi marchi”

Daniele Testi *

** presidente Sos LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile)*

Sos LOGistica (www.sos-logistica.org) è l'associazione italiana che ha stabilito il primo schema (standard) di sostenibilità logistica legato a un processo di verifica terza e indipendente con organismi di certificazione qualificati con l'obiettivo di aiutare operatori logistici e committenti a sviluppare percorsi di sostenibilità per i loro processi di trasporto e supply chain. Uno strumento con cui oggettivare le proprie performance di sostenibilità ed essere più competitivi rispetto alle future richieste del mercato oltre a essere un'iniziativa che nasce per informare i consumatori e utenti finali (i veri beneficiari della logistica) attraverso un vero e proprio marchio che vuole esprimere il contributo di valore che la logistica garantisce rispetto ai prodotti che acquistiamo nella nostra quotidianità.

Proprio per questo l'[iniziativa di Aspen Institute che coinvolge grandi gruppi di cargo owner \(committenti\)](#) è interessante per più punti di vista che provo a sintetizzare:

- **Anticipa i tempi.** Anche se pone obiettivi a lungo termine che potrebbero sembrare in contrasto con i cambiamenti climatici che viviamo tutti i giorni, è di fatto l'ennesimo segnale per dire: preparatevi in tempo. Dal 2050 non useremo più trasporti marittimi che non siano a zero emissioni e pongono il 2040 come data intermedia che da una parte offre il tempo corretto per fare evolvere le attuali flotte che hanno vite utili decennali e dall'altra traccia il punto di non ritorno. Chi non si farà trovare pronto per quella data, non potrà più recuperare e salvo stravolgimenti tecnologici improvvisi si troverà fuori mercato nel giro di breve. Dal 2050 appunto.
- **Anticipa le istituzioni.** Seppur evidente la forma di pressione che verrà messa in programma per modificare le regole, di fatto definisce una direzione e un indirizzo che può far leva sui grandi volumi concentrati che possono governare definendo di fatto una loro nuova policy. Anche questo un effetto della globalizzazione.

Ci sono però anche altre riflessioni che possiamo condividere e che a nostro parere sarebbe opportuno venissero evidenziate.

Come rendicontare i risultati di questa forma di pressione e far vedere gli avanzamenti ottenuti? Altrimenti qualcuno potrebbe pensare che sia solo un'occasione per spostare il problema in avanti di 20 anni.

Che impegni stanno dichiarando sul resto della catena di distribuzione? È quella più complessa e polverizzata, che va dal porto di arrivo delle merci magari containerizzate, fino alla singola consegna a casa del consumatore del pacchetto e oltre, nella gestione dei resi e nel fine vita del prodotto. Ebbene lì si giocheranno molte delle sfide non solo ambientali ma anche sociali ed economiche legate alle infrastrutture e alle nostre città.

Rimane infine aperto il tema delle metriche condivise e dell'oggettivazione dei risultati che troppo spesso viene trascurata a favore di un **atteggiamento di autoassoluzione** che proprio per le dimensioni globali nessuno ha la forza di contestare. Il passato però ci ha insegnato che esiste sempre un soggetto che può di colpo richiedere la vera trasparenza e oggettività. Siamo noi. Insieme al mouse con cui clicchiamo sul carrello di acquisto!

Logistica

È di nuovo tempo di Agorà 2021 per Confetra!

Torna a Roma il 16 novembre il consueto appuntamento autunnale fatto di un confronto di espressioni, considerazioni e valutazioni sui temi della logistica

È tempo di Agorà 2021 per Confetra: confronto di espressioni, considerazioni e valutazioni sui temi della logistica.

La centralità propria dell'agorà è anche l'immagine di Confetra: la federazione al centro delle argomentazioni logistiche e che non privilegia altro che la logistica nelle sue multiformi rappresentazioni.

Dalla prima agorà sono trascorsi quattro anni caratterizzati da mercati e servizi che erano tendenzialmente in crescita e che sono improvvisamente crollati a causa di un evento pandemico inaspettato, fonte di vittime e danni ingenti per tutti i sistemi economici, ma anche l'occasione per una ripartenza accelerata e focalizzata rispetto agli obiettivi definiti nel Piano Nazionale Ripresa Resilienza.

L'emergenza conseguente la pandemia ha dato più valore alla nostra professione. È cresciuta la consapevolezza verso il nostro ruolo al punto da essere riconosciuti come "indispensabili" per la sopravvivenza e la crescita del Paese.



Proprio in queste circostanze ritrovo l'espressione che ci identificava in maniera inequivocabile: "i logistici sono molto richiesti in tempo di guerra (...) emergono durante la guerra perché è essenzialmente un fatto concreto; (...) rischiano di scomparire in tempo di pace perché la pace è soprattutto teoria". Oggi il rischio di cadere nell'oblio non lo corriamo più. Oggi, come chiarito dal Council of Logistic Management, la logistica si qualifica come: " il processo di pianificazione ,implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo, con lo scopo di soddisfare le esigenze dei clienti". Diventiamo attori principali del nostro sistema economico e ne sosteniamo la crescita attraverso il connubio di industria produttiva e industria logistica che, seppur non dotata di "campioni", è capace di assumere iniziative in stile "one stop shop" a favore della propria industria.

Sfidiamo il mercato globalizzato dei servizi

logistici con la consapevolezza che dobbiamo difendere il ruolo di dominus delle vicende logistiche nazionali e siamo altrettanto consapevoli che il rischio maggiore che corriamo è quello di essere relegati a semplici domiciliatari delle iniziative logistiche straniere, con conseguenze penalizzanti per noi stessi ed il nostro PIL. Siamo altrettanto consapevoli che la logistica debba mantenere la funzione di iniziativa strumentale alla attività produttiva, rappresentando il valore aggiunto del prodotto finito che si concretizza con la sua distribuzione globale e la penetrazione nei mercati. Tuttavia, oggi riscontriamo una discutibile e pericolosa interversione in questa relazione al punto che assistiamo ad una sudditanza dell'industria al trasporto soprattutto marittimo a mezzo TEU, che finisce per condizionare la produzione ed i suoi tempi.

Una logistica efficiente ed efficace richiede infrastrutture adeguate ai mercati ed il superamento dei condizionamenti riconducibili ad un quadro di natura regolatoria e di contesto che limita il nostro sistema. Non è sufficiente porre l'attenzione alla infrastrutturazione ma occorre, almeno contestualmente, affrontare tutte quelle situazioni che ne rappresentano il corollario e che rischiano di compromettere la bontà degli investimenti.

Questi sono i temi del quotidiano di Confetra e che ricorrono nei confronti organizzati nell'ambito di Agorà.

Oggi li reitro perché al momento i temi sono ancora aperti e auspico di ravvisare nell'immediato una messa a terra in concomitanza con l'infrastrutturazione: politiche moderne di connessione immateriale e programmi di digitalizzazione a sostegno della logistica dell'informazione e dei suoi obiettivi di interconnessione col mondo

produttivo; piani strategici di sviluppo logistico che contemperino i bisogni primari primo tra tutti il rispetto dell'ambiente; burocrazia asfissiante da trasformare in snella per favorire i traffici e gli investimenti programmati che richiedono una capacità di spesa della pubblica amministrazione superiore e più rapida di quella attuale; maggiore utilizzo delle deleghe a imprese private in ambito pubblico per creare un modello organizzativo più strutturato, efficiente e flessibile a livello di costi; uniformità applicativa delle norme, con particolare riguardo a quelle doganali, sul territorio nazionale per evitare sviamenti di traffici e preoccupazioni per gli operatori al punto da prediligere la contrattazione EXWORK ; interoperabilità tra dogane ed industria attraverso gli strumenti previsti dal codice dell'unione; individuazione di strumenti di sostegno per consentire di limitare il preponderante uso della clausola EXWORK nelle compravendite internazionali e quindi recuperare una perdita di alcuni punti di PIL.

Marco Migliorelli

Vice Presidente di Confetra